15 Année — N° 724

Le Numéro : 30 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

3 Août 1912

VIE AU GRAND AIR

LES LAURÉATS DU TOUR DE FRANCE

Odile Defraye (à gauche), vainqueur du 10e Tour de France et Garrigou (à droite), 3e de l'épreuve, à l'arrivée sont félicités par Baugé. Tous deux montaient des bicyclettes Alcyon, pneus Soly.

PIERRE LAFITTE & Cie.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CYCLES = AUTOS

LA MARQUE

ALBATROS

ESSENTIELLEMENT FRANÇAISE

RÉPUTÉE DANS LE MONDE ENTIER

AGENTS DANS LES PRINCIPALES VILLES

HENRI BILLOUIN

INGÉNIEUR - CONSTRUCTEUR

104, Avenue de Villiers = PARIS

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES AUX EXPOSITIONS

91 Victoires sur 92 Courses en 1911

FACILITÉS DE PAIEMENT

CATALOGUES FRANCO — TÉLÉPHONE : 548-03

.. .. GRAND STOCK DE .. ..

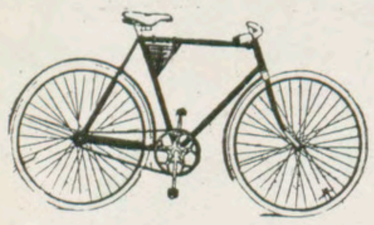
VOITURES AUTOMOBILES D'OCCASION

DE TOUTES FORCES ET DE TOUTES MARQUES

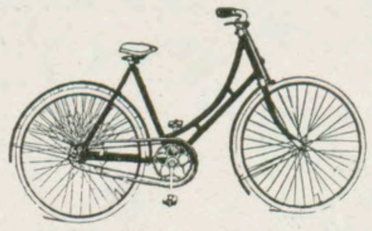
VERIFIÉES ET MISES AU POINT, MARCHE GARANTIE

PHOTOS ET PRIX SUR DEMANDE

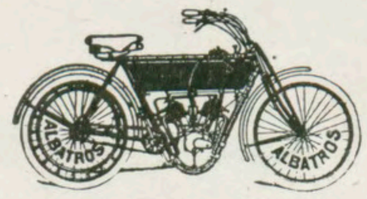
MOTEURS NEUFS ET D'OCCASION
ACCESSOIRES, PIÈCES DÉTACHÉES



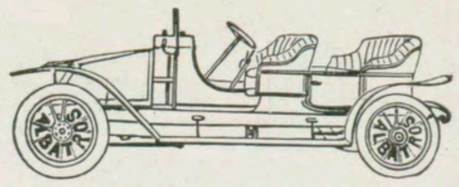
BICYCLETTES p^r HOMMES
Neuves, *depuis*... ... ... **130** fr.
D'enfant, *depuis*.. ... ... **80** fr.



BICYCLETTES pour DAMES
Neuves, *depuis*... ... ... **150** fr.
Fillettes, *depuis* ... ... **90** fr.



MOTOCYCLETTES
Neuves, *depuis*... ... ... **550** fr.
D'occasion, bon état, toutes marques, *depuis*... ... **150** fr.



AUTOMOBILES
Spécialité de voitures a 4 cylindres, complètes, *depuis*... **6.000** fr.

La Vie au Grand Air

N° 724 — 3 Août 1912

ABONNEMENTS :
France . .. . 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie August 3 rd 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

Dick Arnst.

Ernie Barry.

LE CHAMPIONNAT DU MONDE D'AVIRON

Lundi dernier s'est disputé le championnat du monde à un rameur qui mettait aux prises le fameux Australien, Dick Arnst, champion du monde depuis 1908, et Ernie Barry, champion d'Angleterre, pour un défi de 25.000 francs. Déjà Barry avait été battu par Arnst en 1910. Lundi, l'Anglais a pris sa revanche, Arnst ayant abandonné. Ces deux photographies montrent bien le style différent des deux scullers. Les positions des bras et des jambes sont très curieuses.

LES ATHLÈTES OLYMPIQUES A PARIS

L'ARRIVÉE DU 100 MÈTRES, HANDICAP

La course de 100 mètres internationale handicap, disputée dimanche dernier au cours de la séance organisée à Colombes et à laquelle prenaient part quelques Américains lauréats des Jeux Olympiques, est revenue au Belge Schols (5 m.) en 10 s. 3/5, devant les Belges Wens (8 m)et Gustin (4 m.).

LE 110 MÈTRES HAIES

Le 110 mètres haies est revenu au champion du monde, l'Américain Kelly, en 15 s. 4/5.

DONAHUE

L'américain Donahue qui s'est classé troisième dead-heat avec Coyle, dans l'épreuve de saut à la perche, passe 3 m. 25.

RALPH ROSE

Ralph Rose le prodigieux Américain, procureur au tribunal de San Francisco, lance le poids à 14 m. 48.

GONDER

Le Français Gonder, ancien recordman du monde du saut à la perche, réussit à franchir 3 m. 50, de même que Lagarde.

SOMMAIRE

Les lauréats du Tour de France .. .. Couverture
Le championnat du monde d'aviron 595
Les athlètes Olympiques à Reims.. 596
Les hydro-aéroplanes de Saint-Malo, par UN COMMISSAIRE 597
Le repos ridicule, par G. PRADE 598
L'Ère nouvelle, par HENRI DESGRANGE 598
Les Tournois d'Épée, par JOE BRIDGE 598
La 12e étape du Tour de France 599
Le Carnet du sportsman. 600
La 13e étape du Tour de France.. 601
Odile Defraye s'assure la victoire dans le Xe Tour de France 602-603
La 14e étape du Tour de France 604
L'aviation au Maroc, par JACQUES MORTANE 605
Le Bloc-Notes de la semaine. 607
A propos des essais, par RENÉ RIONDET 608
Le Prix Eugène Adam et l'Omnium de deux ans, par STUART.. 608
Les courses de la Semaine 609
Le concours militaire de poids lourds 610
La vie d'un champion du ring, par JIM JEFFRIES .. 611-612

AVANTAGES RÉSERVÉS A NOS ABONNÉS

LE CARNET MULTIPRIMES

Les abonnés de la *Vie au Grand Air* bénéficient de nombreux avantages réunis en un Carnet dénommé le *Carnet Multiprimes*, où ils sont groupés d'une façon très simple et très claire. Le *Carnet Multiprimes* est adressé contre demande accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0,50 en timbres pour frais divers.

Principaux avantages accordés à nos abonnés :

A) Economie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro (les abonnés ne paient que 24 francs par an au lieu de 29 fr. 50) 47 fois 0 fr 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50 ;

B) Une réduction de prix sur les Petites Annonces *(voir dans le* Carnet Multiprimes *nos bons de 1 franc à déduire du montant de chaque insertion) ;*

C) Une prime gratuite à choisir (envoi de la liste spéciale franco sur demande) :

D) Les nombreux avantages énumérés au Carnet Multiprimes *des abonnés des publications Pierre Lafitte et Cie.*

ABONNEMENTS COMBINÉS

Tout abonné d'un an à la *Vie au Grand Air* qui souscrira également un abonnement d'un an à *Je sais tout* ou à *Fermes et Châteaux* bénéficiera, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois, s'il le désire, ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

ABONNEMENTS PAYABLES EN DEUX VERSEMENTS

A la demande d'un certain nombre de nos lecteurs, nous avons décidé d'accepter désormais le *paiement en deux fois* des abonnements d'un an à la *Vie au Grand Air*. Chaque abonné pourra donc, s'il le désire, nous adresser la somme de douze francs en s'abonnant. La même somme de douze francs sera recouvrée par la poste six mois plus tard. Ces nouvelles conditions de paiement sont valables seulement pour les abonnements *d'un an*.

PROPOS D'UN SPORTMAN

LE MUSCLE FRANÇAIS VAUT BIEN LE MUSCLE AMÉRICAIN.

Les Jeux Olympiques sont terminés. On sait quelle figure médiocre y firent nos athlètes. La France n'arrive qu'au six ème rang derrière la Suède, l'Amérique, la Finlande, après l'Angleterre et l'Allemagne. Les Suédois l'emportent; encore faut-il tenir compte de ce que le programme fut établi par eux, et un peu pour eux.

Mais ce qui fut surtout remarquable c'est l'équipe formidable qui nous arriva d'Outre-mer. Ce fut un véritable envahissement par une troupe de jeunes hommes hardis, souples, découplés devant lesquels tous les représentants de la vieille Europe à l'exception d'un seul, enfant d'une jeune nation lui aussi, et d'une nation qui vient, durent baisser pavillon.

A la suite de notre piteuse exhibition, tous les professeurs d'énergie se répandirent en lamentations. Sans penser à l'admirable performance de Bouin, ils allèrent partout déclarant que la race française était inférieure, que jamais, quoi que nous fassions, nous n'arriverions à la cheville des prestigieux athlètes d'Amérique.

Mais voilà que nous les avons vus ces athlètes. Et si leur aspect ne nous a pas déçus, nous les avons trouvés loin déjà de ce qu'ils furent en Suède. Délivrés des règles sévères de l'entraînement, vivant de la vie de nos jeunes gens, ils sont devenus presque semblables à eux Ils nous sont encore supérieurs, c'est exact, mais ils ne le seraient pas longtemps. Et cela montre bien qu'il ne s'agit pas d'une qualité de muscles, mais d'un système de travail. Par un entraînement méthodique et rigoureux, tous ces athlètes sont arrivés à une date précise et fixée à l'avance au maximum de leur condition, tel le cheval entraîné pour le Grand Prix et qui eut été battu, l'avant-veille ou le lendemain, par ceux dont il se joua le jour de l'épreuve. Les nôtres n'ont jamais eu un programme défini.

Savoir s'entraîner, et s'entraîner en temps, tout est là. Mais là où les Américains voient un but, les Français ne voient guère qu'un plaisir.

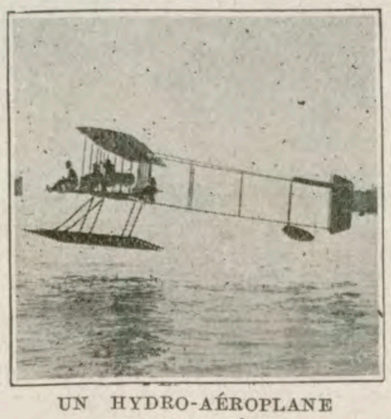
AVIATION

Les hydro-aéroplanes de Saint-Malo

Le moyen, grâce aux bonifications de passagers, d'être arrivé avant d'être parti.

Dans la *Vie au Grand Air* du 13 juillet, André Beaumont a très judicieusement critiqué le règlement du Concours d'hydro-aéroplanes de Saint-Malo qu'il met en parallèle avec le règlement du circuit d'Anjou. Il ne sera peut-être pas inutile de préciser ici quelques-unes des critiques faites par le distingué aviateur et de montrer en particulier que les défauts si vivement reprochés au règlement de l'Anjou ne sont rien auprès de ceux que l'on trouve dans le règlement de la nouvelle épreuve.

Cette dernière, telle qu'elle a été conçue par l'Automobile-Club, constitue, elle aussi, un *handicap*, dans lequel les rendements de temps sont d'autant plus considérables que les appareils emportent un plus grand nombre de passagers. Mais, pour qu'une course handicap soit raisonnable, il faut que les rendements soient déterminés de manière à rendre égales les chances de concurrents inégaux; et il doit être impossible de pronostiquer avec quelque vraisemblance le gagnant probable.



UN HYDRO-AÉROPLANE AU RAS DE L'EAU.

Ces conditions étaient assez bien remplies au Circuit de l'Anjou et l'événement a prouvé que les monoplaces et les multiplaces y concouraient sensiblement à égalité. Mais il ne paraît pas en être de même pour le Concours de Saint-Malo.

Il est facile de s'en rendre compte.

Le point de départ du calcul des rendements de temps est cependant le même. Dans l'un et l'autre cas, le temps réel du parcours est bien diminué de $\frac{1}{6}$ $\left(\text{ou de } \frac{10}{60}\right)$ quand l'appareil emporte un passager, mais la façon de procéder change à partir du moment où le nombre des passagers devient supérieur à l'unité. Pour le circuit d'Anjou, M. Soreau avait, fort à propos, spécifié que chaque diminution successive de $\frac{1}{6}$ par passager porterait, non pas sur le temps réel, mais sur le temps fictif tel qu'il résulterait de la précédente réduction de $\frac{1}{6}$. C'est ainsi que le temps du parcours réel étant de 11.376 secondes, par exemple ;

ce temps était diminué de 1.896 secondes pour un passager $\left(\frac{1}{6}\ 11.376\right)$ ce qui donnait un temps de *classement* de 9.480 secondes ;

ce *nouveau temps* était, à son tour, diminué de 1.580 secondes, pour un deuxième passager $\left(\frac{1}{6}\ 9.480\right)$ ce qui donnait un temps de *classement* de 7.900 secondes et ainsi de suite, le temps de classement ne pouvant jamais devenir nul, ni *a fortiori* négatif.

Si l'on n'avait point pris cette judicieuse précaution, et si l'on avait toujours diminué le temps *réel* de parcours de $\frac{1}{6}$ de sa valeur pour chaque passager en plus, il est clair que le temps de *classement* aurait été rigoureusement égal à zéro pour six passagers, et négatif c'est-à-dire plus petit que zéro pour plus de six passagers. Autrement dit, et comme le fait si bien remarquer Beaumont, le temps de *classement* à partir de sept passagers aurait été tel, que l'appareil serait censé être arrivé avant d'être parti, ce qui n'arrivait jusqu'ici qu'au cheval du célèbre baron de Krach.

Or, cette précaution n'a pas été prise dans le règlement de Saint-Malo et, non seulement les diminutions de temps sont toujours faites sur le temps réel, mais elles croissent à chaque passager en plus (au lieu de décroître).

Ces diminutions de temps sont en effet de :

$\frac{10}{60}$ . . . . . pour un passager.

$\frac{10}{60} + \frac{11}{60}$. . . . . pour deux passagers.

$\frac{10}{60} + \frac{11}{60} + \frac{12}{60} + \frac{13}{60} + \frac{14}{60} = \frac{60}{60}$ pour cinq passagers.

C'est-à-dire qu'un aéroplane emportant cinq passagers (sextuplace) aura, *quelle que soit la vitesse*, un temps de *classement* rigoureusement nul. Il lui suffira donc de faire le parcours, *à une vitesse quelconque*, pour être forcément classé avant tous les appareils emportant de 0 à 4 passagers, quelle que soit la vitesse de ces appareils. C'est ainsi qu'un sextuplace marchant à 60 kilomètres à l'heure battrait un quintuplace marchant à 200 kilomètres ou même à 2.000 kilomètres. L'obus de 600 kilos du canon de 14 pouces américain lui-même, malgré sa vitesse de près d'un kilomètre *par seconde*, ne viendrait pas à bout d'un pareil adversaire.

Cette fâcheuse erreur provient d'une faute de principe commise par les auteurs du règlement. Ils ont admis, singulièrement à la légère, que l'addition d'un seul passager sur un appareil devenait d'autant plus difficile que cet appareil contenait déjà un nombre de passagers plus grand ; or, c'est exactement le contraire qui est vrai. Il est incomparablement plus facile d'installer un passager de supplément dans un autobus à trente-quatre places complet, que sur une bicyclette à une place *complète*.

Le règlement de Saint-Malo a donc institué un handicap qui n'en était pas un, puisque les appareils à moins de cinq passagers n'ont aucune chance de vaincre un sextuplace qui ferait le parcours. Mais il y a mieux encore.

Si, un appareil à plus de cinq passagers effectue le parcours, son temps de *classement* devient négatif, c'est-à-dire qu'il arrive avant d'être parti, ainsi que nous l'indiquions plus haut. Un septuplace, par exemple, verra son temps de 60 minutes diminué de

$$\frac{10}{60} + \frac{11}{60} + \frac{12}{60} + \frac{13}{60} + \frac{14}{60} + \frac{15}{60} = \frac{75}{60}$$

son temps de classement sera — 15 minutes (moins 15 minutes) et il sera censé être arrivé 15 minutes avant son départ. C'est déjà bien joli ; mais s'il a eu soin de faire son parcours en 120 minutes, son temps de classement sera de — 30 minutes et il sera censé être arrivé 30 minutes avant son départ. Il sera donc classé *avant* le camarade qui n'est arrivé que 15 minutes avant son départ.

Ainsi, d'une part les appareils à cinq passagers ne peuvent être battus par les appareils emportant de zéro à quatre passagers et, d'autre part, les appareils à six passagers et plus sont d'autant mieux classés qu'ils mettent plus de temps à faire le parcours !

On voit que les commissaires sportifs chargés de faire le classement du Concours de Saint-Malo auront de quoi s'amuser.

Et que l'on ne vienne pas dire que la réalisation d'appareils à cinq ou six passagers est impossible. André Beaumont, dans l'article que nous citions plus haut (*Vie au Grand Air* du 13 juillet), fait en effet remarquer qu'on peut très bien transporter cinq ou six passagers sur les faibles parcours du Concours de Saint-Malo (24, 22 et 70 kilomètres) étant donné surtout que, au-dessus de la mer, les remous sont rares (1). Et puis, rien n'empêche d'utiliser à cette occasion les *restenplace* du circuit d'Anjou.

On pourra même profiter de l'occasion pour voir à quoi sont bons les aéroplanes du concours militaire de Reims. Il s'agit en effet d'emporter cinq passagers pesant au total 325 kilogrammes, avec une provision de combustible presque insignifiante. Or, les appareils de Reims emportaient 300 kilogrammes de charge utile et des approvisionnements pour 300 kilomètres (à raison de 150 litres d'essence et d'huile par heure environ) ; le poids des passagers et des flotteurs des hydro-aéroplanes de

(1) L'article 31 du règlement permet du reste de remplacer les passagers par du lest en cas de mauvais temps.

Saint-Malo ne paraît par devoir dépasser ce chiffre. En résumé, nous ne saurions trop conseiller aux constructeurs d'étudier de près le règlement du concours d'hydro-aéroplanes de Saint-Malo, car ce règlement est de nature à causer de joyeuses surprises aux concurrents, aux commissaires sportifs et d'une façon générale aux compétences qui viendront y fourer un nez imprudent.

Que les concurrents n'oublient pas surtout qu'avec cinq passagers le temps de parcours de l'aéroplane est toujours nul, quoiqu'il arrive, et qu'au delà de cinq passagers, l'appareil est arrivé avant d'avoir reçu le départ!

Dans ces conditions, il est à croire qu'on ne s'ennuiera pas un instant au Concours de Saint-Malo.

UN COMMISSAIRE.

AUTOMOBILE

Le repos ridicule

Les courses d'automobiles ne sont pas des épreuves de lenteur.

QUI donc a, fâcheusement, répandu le bruit que la vie était triste? La gaieté au contraire va se nicher partout. On ne l'eut jamais soupçonnée de vouloir s'ajouter aux élément incontestables, émotion, intérêt commercial, danger, glorieuse incertitude, qui font le succès d'une épreuve d'automobiles.

Et pourtant, nos amis de Belgique, ordinairement mieux inspirés d'ailleurs, et dont en général le robuste bon sens pratique s'illumine au reflet de faits clairs et précis, viennent de nous donner, le roman comique de l'automobile avec la course, désormais légendaire que l'Automobile-Club fit disputer à Dinant, sous le nom de Grand Prix.

L'idée maîtresse qui présidait à sa conception ne fut pas mauvaise en soi, mais l'enfer ou plutôt le chemin qui conduit à la demeure du mal est, nous a-t-on dit, pavé de bonnes intentions. On résolut au lieu de primer la simple plus grande vitesse moyenne qui implique forcément, et toujours, une certaine régularité, de ne récompenser que la régularité même. Intention louable. Soit. Malheureusement, on décida de passer à la réalisation de l'idée, et c'est ici que cela se gâta. On fixa pour chaque voiture, d'après sa cylindrée, une vitesse minima qui varia de 50 à 80 kilomètres à l'heure, environ, et on décréta que tous les deux tours du Circuit de Dinant, c'est-à-dire tous les 96 kilomètres, on constaterait si chaque véhicule était resté en dessus de cette moyenne, 2° quel écart il y avait entre chaque double tour ainsi constaté de chaque concurrent. Cet écart entraînait la pénalité, base du classement.

Le raisonnement des conducteurs fut simple: si vous avez droit à deux heures, par exemple, il vous est toujours facile de mettre deux heures, même quand vous pouvez ne mettre que 1 h. 30. Il n'y a qu'à attendre 30 minutes,

En revanche, quand on a mis une fois 1 h. 30, avec un arrêt de 15 minutes, arrêt obligatoire, dû à une panne, il peut être difficile et même impossible de refaire 1 h. 30. Donc, l'intérêt absolu des concurrents au cours de cette étrange épreuve était de stopper leurs voitures le plus près possible de l'arrivée à chaque contrôle, et là, comme un taxi en station, d'attendre l'heure fatale pour passer le poteau juste à temps. Qu'une petite panne vous arrêtât en route, on en était quitte à l'arrivée pour faire une halte un peu moins longue. Ce fut donc de toute nécessité, non le repos, mais le repos ridicule. On vit ce spectacle étrange de tous les véhicules dits de course, arrêtés à quelques mètres de l'arrivée, et repartant à petite allure pour passer le poteau à la seconde fatale. Il était à peu près inutile d'avoir une bonne voiture pour ce sport bizarre, une bonne montre suffisait. On ne comprend d'ailleurs pas que nos voisins se soient laissés surprendre par ce truc enfantin. Ce n'est pas à proprement parler la première fois que nous assistons à un match chronométrique. Sur un programme un peu différent mais avec des clauses de régularité analogues, l'excellent conducteur Hautvast gagna ainsi une épreuve. Il est vrai qu'Hautvast était quelque peu avantagé. Il était en effet non seulement conducteur, mais il avait le grade de chronométreur officiel, aussi passait-il la ligne au cinquième de seconde voulu!

De telles chinoiseries et de telles erreurs peuvent être funestes. Le sport automobile, jadis si florissant, n'a pas une vitalité telle aujourd'hui qu'on puisse à volonté, et sans risque, lui infliger l'épreuve du ridicule et aux spectateurs, déjà plus rares, qui ne l'ont point abandonné l'épreuve de l'ennui.

A tous les points de vue, ce fut donc une mauvaise journée. Où sont les jours glorieux d'Ardennes?

Mais où sont les neiges d'antan?

GEORGES PRADE.

CYCLISME

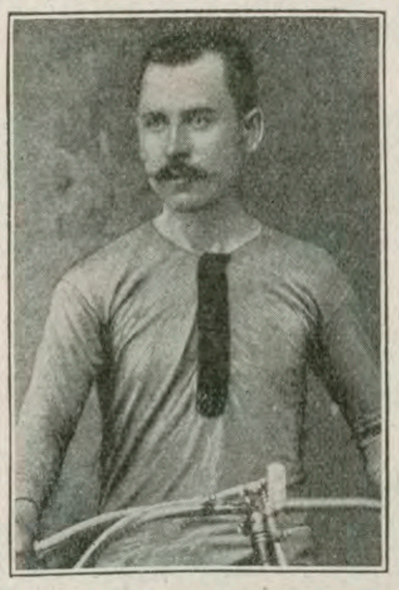
L'Ere nouvelle

La bicyclette a transformé notre vie.

Notre rédacteur en chef, Marcel Viollette, vient de terminer un livre, qui constitue l'histoire complète du cyclisme en même temps que le parfait Manuel du cycliste (1). Henri Desgrange, directeur de l'*Auto*, a écrit la préface de ce volume. Nous en extrayons les passages suivants:

DES politiciens ont dit, diront encore, que c'est à eux que l'on doit la transformation des méthodes d'instruction et d'éducation. Sourions et laissons-les dire, car nous savons bien, nous, les vieux, que, sans la bicyclette, nous en serions encore où en étaient nos pères, et cette suite de générations, fatiguées de l'excès d'activité de la Révolution et de l'excès des guerres du premier Empire.

A quoi bon polémiquer? Ne nous suffit-il pas de savoir et de se souvenir, tout ému, qu'un jour, dans notre existence, a fait son apparition radieuse, la bicyclette, et que notre vie s'en est trouvée transformée; qu'il nous a paru, dès ce jour, digne de l'homme d'exercer nos muscles et que, lorsque nous nous sommes refait un corps vigoureux, grâce à elle, nous avons découvert que nous nous étions refait une âme meilleure, plus forte, plus volontaire. Alors! la vie nous est apparue tout autre; nous avons mieux considéré et nos droits et nos devoirs. Si nous nous sommes trouvés plus décidés à nous faire respecter, nous avons découvert aussi que nous étions plus doux aux faibles et que notre force ne devait nous servir qu'à nous défendre et point à attaquer.



CHARLES TERRONT.

Combien comme moi, mon cher ami, doivent tout, absolument tout à la bicyclette: la vie considérée sous un angle plus large, le vouloir plus net de faire son chemin, une sensibilité plus grande, une sorte d'affection tendre pour ses semblables, le respect de l'inférieur, la tristesse devant le malheur. Il n'y a pas de lien, pensera-t-on, entre ces divers sentiments. Quelle erreur! le lien, mais c'est la bicyclette, jolie, gracile, dont les rayons ont tout réuni de ce qui gisait épars dans mon cœur et dans mon cerveau.

J'imagine bien que vous écrirez au frontispice de votre volume de longues pages sur le rôle humanitaire de la bicyclette. Mais que ne direz-vous pas de l'entraînement et de ses méthodes, du bon sens qu'il y faut apporter et de l'énergie qu'il exige? Les Spartiates, jadis, trempaient leurs nouveau-nés dans le fleuve glacé; seuls résistaient ceux qui étaient solides et bien constitués. L'entraînement constitue un critérium autrement probant, car l'âme y prend son bain glacé, et l'on peut dire de ceux qui se sont astreints résolument à ses règles sévères qu'ils sont trempés pour la vie. Pas une difficulté de notre existence qui ne se puisse résoudre par la volonté et le bon sens qu'exige l'entraînement. C'est lui qui sépare les bons des mauvais, les faibles des forts, les vertébrés des mollusques.

Et vous saluerez au passage, comme il convient, nos ancêtres, ceux dont on s'est moqué, les pionniers comme ceux qui ont stupéfié les foules par les audaces premières. Dans une histoire du cyclisme, Pierre Giffard compte à l'égal de Charles Terront; l'un fut la tête, l'autre les jambes. Giffard fut le Pierre l'Ermite qui prêcha la croisade, et les Terront, les Jiel Laval, les Coullibeuf, les Stéphane furent les premiers croisés. C'est bien le moins qu'on les admire, en une époque où il n'y a plus de païens, mais seulement des fidèles.

Vous n'attendrez pas de moi — ce ne serait pas le lieu dans une préface — que je vous dise pourquoi je préfère les 300 mètres d'un sprinter aux 24 heures d'un Huret. Ce serait ouvrir d'abord un bien inutile débat et vous saurez, j'en suis certain, faire admirer à vos lecteurs l'envolée prodigieuse sur le ciment des pistes de celui qui s'appelle Zimmerman!

Mais les temps ont changé, nos enthousiasmes se sont émoussés sur le programme dominical de nos vélodromes. Nous savons trop que la nature est chiche de sprinters. Un homme se fait en quatre ans et il nous en vient un, rarement deux, tous les cinq ou six ans. On se lasse un peu d'attendre des étoiles, et le goût du public qui n'est point très sûr. préfère se fixer sur nos stayers, sur nos routiers.

Et nous voici en une merveilleuse floraison d'épreuves sur route, de combats passionnants presque hebdomadaires. Nos épreuves routières se chiffrent par centaines, Bordeaux-Paris vient de se disputer pour la vingt-deuxième fois, Paris-Roubaix pour la quatorzième fois.

Et bien au-dessus de tout, dominant les autres épreuves de sa durée et de sa dureté, le « Tour de France », vient de nous faire vivre des heures inoubliables. Vous le savez bien, mon cher ami, vous qui m'avez accompagné dans les étapes les plus difficiles. Les prouesses héroïques des coureurs forçant les Alpes à grands coups de pédale vous ont arraché des cris d'admiration. Je ne puis pas trop le dire pour ne point paraître vanter mon enfant, mais votre impartialité vous poussera à dire que le Tour de France est une des plus grandes épreuves sportives du monde entier. Je ne l'aime pas par sentiment paternel, mais seulement parce qu'il me fait vivre chaque année des heures rares et qu'il nous est une preuve indéniable que les énergies humaines sont sans limite.

H. DESGRANGE.

(1) *Le Cyclisme*. Collection « Sports-Bibliothèque », Pierre Lafitte et Cie.

ESCRIME

Les Tournois d'épée

Stockholm — Vichy — Tours — Arras — Le challenge de la presse Bordelaise

IL est regrettable que de mesquines jalousies, un manque complet d'organisation et de méchantes questions de boutique aient empêché les escrimeurs français de remporter, aux Jeux Olympiques, la seule victoire nationale sur laquelle nous étions en droit de compter!... Il est maintenant trop tard pour ergoter sur ce déplorable esprit sportif qui tuera chez nous l'escrime, si un pareil état de choses continue, et nous n'avons qu'à féliciter sans réserves le prestigieux Nedo-Nadi autant que le placide Paul Anspach, qui remportèrent, le premier au fleuret et pour l'Italie, le second à l'épée et pour la Belgique, les lauriers que nous avons négligé d'aller cueillir!... L'un et l'autre sont d'excellents sportsmen et de remarquables tireurs... Nul succès ne fut plus juste ni plus mérité...

Le Tournoi d'Arras a ouvert le feu des meetings estivaux... Le populaire Hardy, sergent au 33e, confirme ses succès de la Grande semaine en remportant sans peine l'épreuve individuelle. Vichy réunit également un nombre imposant de fines lames et son tournoi est l'épreuve la mieux organisée que je connaisse en France.

René de Eynde, plus bouillant, plus impétueux que jamais, enleva la première place de l'individuelle à son camarade... d'écurie, le scientifique Sdilon... Dubourdieu, Dou, Bouchet (de Lyon), Melster (de Béziers) se classèrent ensuite, à quelques touches d'intervalle...

Pour la troisième fois consécutive, le Club de la Société Générale (maître Mignot) voit son équipe triompher dans l'Intersalles... Ouvrons un ban à la gloire de Sdilon, Dubourdieu, de Solminhac et Chollat, qui résistèrent victorieusement aux farouches Montluçonnais, leurs plus redoutables adversaires.

L'excellent Cordier eut le rare courage de présider le jury sans défaillance depuis le commencement jusqu'à la fin des épreuves... et ce tour de force peu banal représente deux-cent dix assauts en deux jours!!.. C'est un record! Il fut très sportivement secondé dans cette tâche ardue par MM. d'Havrincourt, Foisset, de Tougry, les maîtres Puissant et Lefranc, le capitaine Poullain, et, naturellement, René de Eynde.

Le Tournoi de Tours a été une nouvelle victoire pour René Carrère, le seul de l'ancienne glorieuse phalange qui continue à tirer... et comment!.. pour l'amour de l'art!! Carrère est un merveilleux athlète, et l'un des plus harmonieux épéistes qu'il nous ait été donné d'applaudir.. Il tire en artiste... et en grand champion qu'il est..

J'apprends que Bernard Gravier, Al. Lippmann, Préjelan, représentant notre Societé parisienne des *Armes de combat* ont gagné de haute lutte le Challenge de la Presse Bordelaise devant Bordeaux, Montluçon, Toulouse... Souhaitons donc que nos épéistes ne s'arrêtent pas en si bonne voie!...

JOÉ BRIDGE.

LA 12e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE

Photographies de notre envoyé spécial.

LE PELOTON DE TÊTE A AURAY

La 12e étape, La Rochelle-Brest (470 kilomètres) fut remportée très brillamment par le Belge Louis Heusghem qui parvint à prendre 31 minutes d'avance à ses suivants immédiats qu'il avait lâchés à 200 kilomètres de l'arrivée. En médaillon, Defraye, 2e, Vandenberghe, 3e, et Tiberghien, 4e, à 10 kilomètres de Brest.

LE TROISIÈME PELOTON REJOINT LE SECOND A QUIMPERLÉ

Louis Heusghem, seul, augmente son avance, tandis que ceux qui le suivent cherchent à le rejoindre, en se menant le train mutuellement. A droite, le peloton de tête à 15 kil. de Quimper.

FABER ET TIBERGHIEN A LORIENT

Tiberghien fit une belle course, très courageuse, dans cette étape, finissant 4e. Faber se classait 14e. En médaillon, Garrigou, Defraye et Devroye à Lorient.

LE PELOTON A QUIMPER

A Quimper, Heusghem était passé à midi 45. Le peloton suivant ne passait qu'à 1 h. 15. En médaillon, l'arrivée de Defraye 2e à Brest. Il précède de deux longueurs Vandenberghe. Tiberghien, 4e à 5 longueurs. Comme dans la plupart des étapes, l'arrivée, à part celle d'Heusghem, s'effectua en peloton.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 4 AOUT. — Athlétisme — Parc des Princes : XVII[e] championnat de France professionnels.

DIMANCHE 4 AOUT. — Cyclisme. — Réunion au vélodrome Buffalo.

DIMANCHE 4 AOUT. — Hippisme. — (Grand Prix de Vichy).

DIMANNCHE 4 AOUT. — Aviron. — Eliminatoires belges.

MERCREDI 7 AOUT. — Boxe. — Match Balzac-Laporte.

MERCREDI 7 AOUT. — Hippisme. — (Courses à Deauville)

VENDREDI 9 AOUT. — Hippisme. — Deauville (Prix Hocquart).

Un joli geste de l'empereur d'Autriche permet à un aviateur de se marier.

L'empereur François-Joseph vient d'accomplir un acte de générosité qu'on ne saurait trop vanter et qui sera unanimement applaudi par tous les aviateurs auxquels pareille chance n'est jamais arrivée.

Le lieutenant aviateur autrichien, Blaschke, qui récemment battait le record du monde de l'altitude avec un, et deux passagers, s'élevant à 4 360 mètres au meeting de Vienne, avait une fiancée qu'il aimait follement, comme dans les contes de fées. Malheureusement, il n'était pas riche, la jeune fille non plus. C'est pourquoi il se lança dans l'aviation dans l'espoir de conquérir, après le cœur de Mlle Von Csakay, l'argent nécessaire pour se constituer une dot. Pour se porter bonheur, il prit part à des épreuves aériennes en tant que civil sous le nom de sa fiancée. Et les résultats prouvèrent qu'il n'avait pas eu tort.

Sur ces entrefaites, l'empereur François-Joseph voulut faire la connaissance de ce brillant pilote qui faisait honneur à son pays. Il lui accorda une audience. Blaschke se présenta et voici le dialogue qui s'engagea :

— Vous désirez épouser la demoiselle sous le nom de qui vous volez ? lui demanda l'empereur.

— C'est mon plus cher désir, sire, répliqua l'aviateur, mais hélas ! la dot nécessaire me manque.

— On doit aider de braves soldats comme vous à franchir d'aussi petits obstacles ! conclut François-Joseph.

Et il fit remettre au lieutenant Blaschke la somme exigée par le réglement. Le pilote va se marier et, pour continuer jusqu'au bout ce véritable conte de Perrault, il aura beaucoup d'enfants.

Vidart accomplit, en vol, un pieux pélerinage au-dessus d'une tombe.

Le brillant aviateur René Vidart, souffrant et très fatigué, au retour du Circuit d'Anjou, se vit imposer par la Faculté un traitement à Divonne au sein de sa famille. Il accepta à la condition de faire venir son oiseau, son fidèle monoplan Deperdussin. L'autorisation lui fut accordée et depuis ce jour, les Divonnais sont vraiment heureux de la circonstance qui leur permet d'applaudir chaque jour les randonnées de leur pilote favori. Chaque soir en effet, le jeune champion vole au-dessus du pays, va parfois jusqu'à Genève, fait des matches d'altitude avec les plus hautes cimes du Jura et pousse la générosité jusqu'à prendre part à toutes les fêtes de bienfaisance organisées, grâce à sa présence. C'est là qu'il fait admirer de près la virtuosité de ses vols piqués et de ses impressionnantes descentes en spirale.

Enfin, Vidart, brave cœur en toute circonstance, a accompli un pieux pélerinage : l'autre jour il est allé en vol précipiter du haut des airs une couronne sur la tombe du pauvre Kimmerling.

On ne saurait trop admirer la beauté de ce geste.

L'aviateur Audemars représentera la Suisse à la Coupe Gordon-Bennett.

Depuis une dizaine de jours, chaque après-midi, vers cinq heures, tous les cous sont tendus vers le ciel, les yeux cherchent à fouiller dans l'étendue des nuages. Ce n'est plus que torticolis dans la région qui environne Villacoublay. Que cherche-t-on ? Deux aéroplanes — et vraiment cela étonne dans une localité où, du matin au soir, défilent, dans l'azur, maints et maints engins volants. — Que sont donc ces deux monoplans ? Ce sont ceux de Garros et d'Audemars, les Castor et Pollux de l'aviation. Chaque jour, vers cinq heures, ils quittent Issy-les-Moulineaux sur leur Blériot et effectuent de conserve le chemin qui les sépare de Villacoublay où ils vont atterrir à l'aérodrome Morane-Saulnier. Tous deux, perdus dans l'atmosphère, voguent l'un à côté de l'autre, à quelques mètres à peine l'un de l'autre, pour se séparer à l'arrivée afin de se poser après un vol en spirale admirable. Garros et Audemars font les mêmes mouvements, les mêmes gestes. On dirait des jumeaux ailés. Ce prodigieux exercice d'ensemble enthousiasme la foule qui ne ménage pas ses « hurrahs ! » aux deux virtuoses et, après l'entraînement d'Audemars, les deux amis repartent comme ils sont venus et quand on les regarde évoluer, certains sont inquiets, car ils s'imaginent voir double.

Mais, pourquoi cette randonnée quotidienne ? Parce qu'Audemars, qualifié par la Suisse pour la représenter à la Coupe Gordon-Bennett d'aviation, montera à Chicago un monoplan Morane-Saulnier, 80 chevaux, dont les intérêts seront en bonnes mains, n'en doutez pas.

Le Tour de France cycliste fut moins disputé que les autres années.

Le Tour de France de cette année a présenté, semble-t-il, moins d'intérêt que les précédentes épreuves. A quoi cela peut-il tenir ? Est-ce à cause de l'abondance des hommes nouveaux, peu connus et dont la notoriété n'est pas encore suffisamment établie pour attirer l'attention générale ? Si oui, ce serait profondément injuste et l'effort fourni par tous les routiers qui ont terminé mériterait mieux. Est-ce à cause de l'usage de la roue libre qui favorise les pelotons et permet à des hommes inférieurs de passer pour des champions ? Je serais tenté de le croire et il faut espérer que l'année prochaine l'usage de cette invention géniale sera prohibé sans quoi les résultats seraient toujours faussés au grand détriment des vrais hommes de classe. Pourtant la foule se pressait peut-être encore plus nombreuse que les autres années autour des balustrades du Parc des Princes.

Mais il faut avouer que l'enthousiasme était moins vibrant, si on met de côté la joie débordante des Belges qui venaient acclamer leurs compatriotes et surtout le vainqueur. Gageons que lorsque le valeureux Defraye rentrera dans son pays, il connaîtra les joies du triomphe et de la célébrité. Il le mérite, car il a remporté un succès splendide qui a prouvé sa valeur et son endurance. Il est triste qu'il ne soit pas resté plus de champions contre lui, car la valeur de sa victoire aurait augmenté dans des proportions légitimes.

Ce fut une belle performance que celle du cycliste Lewis aux Jeux Olympiques.

On n'a point assez pris garde chez nous au mérite de la performance accomplie par le vainqueur de la course de fond cycliste à Stockholm, le Sud Africain Lewis, qui a fait son tour du lac Mœlar, 197 milles, en 10 h. 42 m. 39 s. 1/5. Ce qui ajoute singulièrement au prix de cet exploit, c'est que Lewis, parti seul, en tête, a marché seul tout le temps, au lieu que ses concurrents qui n'étaient séparés que par les deux minutes d'intervalle du départ, n'ont pas tardé à former des pelotons où ils se menaient mutuellement le train. Au surplus, il y a un fait qui dit tout : le second de la course, n'est autre que le fameux végétarien, F.-H. Grubb, un des deux ou trois meilleurs routiers de la petite île, et il a fini à 9 minutes du vainqueur !

Les athlètes Américains savent s'amuser après s'être bien entraînés.

Les athlètes Américains, lauréats des Jeux Olympiques, viennent d'être nos hôtes. Ils habitaient dans un hôtel de la rue Caumartin. Et si le premier jour, le patron de la maison fut fier d'abriter semblables champions, sa joie laissa bientôt la place à un sombre désespoir. D'autant plus sombre qu'il craignait au moindre reproche d'être considéré comme un vulgaire disque par le colossal et adipeux Ralph Rose.

La joie des Yankes consistait à lancer des morceaux de fromages ou de sucre à de jeunes ouvrières qui travaillaient en face de leurs fenêtres. En cette saison, le sucre n'était pas très agréable, mais le fromage était sinistre. Un jour, la police fut priée d'intervenir. Les vainqueurs d'une Olympiade ne peuvent pas se considérer comme de simples citoyens : au lieu d'écouter les observations qui leur étaient faites, ils décidèrent de changer de cible et au lieu de s'attaquer aux midinettes, ils s'adressèrent à un paisible agent. Ce fut un scandale et il fut difficile d'empêcher l'affaire de suivre son cours. Et dire que Rose est procureur de la République !... aux Etats-Unis.

Le boxeur mi-moyen Mike Gibbons veut devenir champion poids moyen.

L'extraordinaire boxeur américain mimoyen, Mike Gibbons, ne pouvant plus trouver d'adversaire digne de lui dans sa catégorie, vient de lancer un défi à Frank Klaus, Jack Dillon, Mac Goorty ou Bob Moha pour le titre de champion du monde des poids moyens, quoique ne pesant que 67 kil. 947.

D'autre part, des pourparlers sont engagés entre Mike Gibbons et Carpentier, que les impresarii de Madison Square voudraient bien opposer l'un à l'autre, convaincus que semblable match attirerait la foule des grands jours.

Le boxeur Kid Mac Coy n'est pas heureux avec la police anglaise.

Le boxeur Américain Kid Mac Coy, l'ancien champion du monde des poids moyens, vient d'être arrêté en Angleterre. Ce n'est ni pour avoir insulté la police, ni pour avoir fait du bruit dans les rues de Londres, comme on pourrait le supposer. La raison était plus grave et nous espérons que, quand paraîtront ces lignes le pauvre garçon aura fait justice des accusations portées contre lui. On lui reproche en effet d'avoir participé au vol de bijoux dont fut récemment victime la princesse de Tour et Taxis. Voilà qui est grave et nous ne voulons pas croire qu'il ait trempé dans cette louche affaire. Il serait trop pénible de voir tomber si bas un homme qui fut un grand champion et qui ne semblait pas capable d'en être réduit à de pareils expédients pour vivre.

Les athlètes français boudent, ou le remède efficace contre les défaites.

Dimanche dernier, à Colombes, était organisée une importante séance d'athlétisme à laquelle prenaient part les meilleurs Américains s'étant distingués aux Jeux Olympiques. Le public était heureux de voir sur les champions les résultats d'une méthode d'entraînement vraiment efficace et surtout de se rendre compte de ce que feraient nos athlètes opposés à ces démons. Nous espérions même quelques victoires, les lauréats de Stockholm s'étant fort divertis depuis les importantes épreuves et ayant trouvé dans les beuveries nocturnes un remède à la fatigue et à la difficulté d'un surmenage de longs mois. Evidemment, des succès remportés dans de semblables conditions n'auraient pas été très significatifs. Mais on est bien obligé de se contenter de ce qu'on peut.

Or, les Américains étaient là, le public avait répondu en masse à l'appel des organisateurs, les coureurs français aussi, mais... en qualité de spectateurs ! Aussi, y eut-il quelques cris, quelques « hou ! hou ! » bien conditionnés à l'adresse des détaillants, donnant là une singulière idée de leur sportivité à nos hôtes. Et sait-on pour quelle raison l'un d'eux déclara forfait ? Il trouvait que les prix n'étaient pas assez beaux !

Il avait peut-être raison, mais la foule, bonne enfant, fit remarquer qu'en l'occurrence peu importait, car il ne serait sans doute pas classé dans un rang lui permettant de s'octroyer un objet d'art.

Vraiment, cette mentalité dépasse tout ce qu'on peut imaginer et nous ne devons pas nous étonner si, après semblables constatations, nos hommes se font battre à plates coutures par les étrangers.

Les Anglais se réhabilitent aux championnats de l'Empire Britannique.

Le 12[e] meeting des Championnats de l'Empire britannique — on s'y perd en vérité parmi tant de championnats — vient de se disputer à Dublin ; et les trois épreuves du tournoi se sont terminés par trois victoires anglaises : victoire de Vic. Johnston dans le quart de mille et le mille — devant l'Irlandais Murray qui promet beaucoup — et victoire de F. Boar ; (toujours devant Murray) dans les 10 milles.

Décidément le vieux pays (the old Country) est toujours là !

Nouvelle à la main.

Entendu à l'arrivée du Tour de France :

— Je parie que c'est Alavoine qui va gagner. Aucun ne voudra le passer. Tous le laisseront finir devant.

— Pourquoi !

— Dame, c'est la dernière étape, ils sentent tous l'écurie et ils vont *à l'avoine*.

JOCKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 22 AU 28 JUILLET 1912

CYCLISME

LUNDI 22 JUILLET. — Brest. — La douzième étape, La Rochelle-Brest (476 kilomètres) est gagnée par Louis Heusghem, en 16 h 7 m. 39 s. devant Defraye et Vandenberghe.

MERCREDI 24 JUILLET Cherbourg. — La treizième étape, Brest-Cherbourg (405 kilomètres), du Tour de France, est gagnée par Alavoine en 14 h. 14 m 16 s devant Vandenberghe et Defraye.

VENDREDI 26 JUILLET — Le Havre — La quatorzième, Cherbourg Le Havre (361 kilomètres) du Tour de France, revient à Borgarello en 2 h. 32 m. 1 s. ; 2. Alavoine ; 3 Vandenberghe.

DIMANCHE 28 JUILLET. — Paris — La quinzième étape, Le Havre-Paris (317 kilomètres) du Tour de France, est gagnée par Alavoine, en 10 h. 55 m. 1 s ; 2. Vandenberghe ; 3 Léonard ; 4, Thys ; 5, Defraye

Classement général du Tour de France :

1, Defraye, 49 points ;
2, Christophe. 105 1/2 ;
3. Garrigou, 140 ;
4. Buysse, 147 /2 ;
5. Alavoine, 148 ;
6. Thys 149 1/2.

ATHLÉTISME

VENDREDI 26 JUILLET. — Boxe. — Frankie Dailey, bat Barrett, Robur bat Wenger qui abandonne :

DIMANCHE 28 JUILLET. — Athlétisme — Colombes.

Championnat militaire (100 mètres). 1. Schurrer, en 11 s 4/5 ; 2. Lapère.

Lancement du poids. — 1. André (103[e] inf.). 10 m. 80.

Lancement du disque — 1. lieutenant Thuillier, 34 m. 05.

Saut en longueur sans elan — 1 André (103[e] inf). 3 m. 13

Militaire (saut en hauteur sans élan). — 1. André, 1 m 40.

Militaire (saut en hauteur avec élan). — 1[r] Labat, 1 m. 65.

Militaire (haies, 200 mètres). — 1[r] Marge. 2. Meunier, 3. André.

International (100 mètres handicap). — 1. Nichois, en 10" 3/5 ; 2 Gustin ; 3. Meyer.

International (poids) — 1 Ralph Rose, 14' 48" 2. Thorpe, 13' 28" ; Paoli, 12' 40".

HIPPISME

MERCREDI 24 JUILLET. — Le Tremblay. — *Prix Blink Bonny* (1.000 mètres, 4.000 francs) : 1. Tessin, à M. W.-K. Vanderbilt (O'Neill) ; 2. Cour Suprême ; 3. Le Monnayeur. — P. M. : gag. : 42 fr. ; pl. : 13 fr., 12 fr., 21 fr.

JEUDI 25 JUILLET. — Maisons-Laffitte. — *Prix de Jardy* (handicap, 3.200 mètres, 10 000 francs) : 1. Flor Fina, au vicomte d'Espous de Paul (A. Woodland) ; 2. Cloé ; 3. Bénédictin de Soulac — P. M. : gag. : 126 fr. ; pl. : 37 fr., 61 fr. 50, 33 fr.

SAMEDI 27 JUILLET. — Le Tremblay. — *Prix Touchstone* (2 000 mètres, 5 000 francs) : 1 Carlopolis, au baron Foy (Ch. Childs) ; 2. Héros II ; 3. Ondie II. — P. M. : gag. : 22 francs ; pl. ; 17 fr , 66 fr 50.

DIMANCHE 28 JUILLET. — Maisons-Laffitte. — *Prix Eugène Adam* (2 000 mètres, 80 000 francs) : 1. Amoureux III, à M. Belmont (Ch. Childs) ; 2. Lilium ; 3. Martial III. — P. M. : gag. : 51 fr. 50, pl. : 23, 22 fr 50, 21 fr. 50 — *Omnium de deux ans* (1.100 mètres, 50 000 francs) : 1. Gloster, à M. Vanderbilt (Belhouse) ; 2. Fidelio ; 3. Koléah. — P. M. : gagn. : 25 fr. 50 ; pl. 70 fr., 22 fr., 36 fr.

YACHTING

SAMEDI 27 JUILLET. — Le Havre. — *La Coupe de France*. Le yacht *Aile*, à M. de Saint-Genest, enlève 3 éliminatoires sur 5 de la Coupe de France ; il est désigné pour représenter la France aux régates de Cowes et tenter de ravir la Coupe au côtre anglais *Iray*.

DIMANCHE 28 JUILLET. — Nogent. — Prix de l'Intransigeant : 1. *Feu Follet*, en 36 m 3 s. ; 2. *Bonne Aventure* ; 3. *Tempête* ; 4. *Astarté*.

CE QU'IL FAUT LIRE

Guilleri-Guilloré, roman par Charles Foley, collection, Idéale-bibliothèque, le livre, 0 fr. 95.

Le Cyclisme, par Marcel Viollette, collection Sports-bibliothèque, le volume, 6 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LA 13e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE

Photographies de notre envoyé spécial.

DEUX PRETRES SPORTIFS SUIVENT FABER

La 13e étape du Tour de France, Brest-Cherbourg (405 kilomètres) fut l'objet d'une seconde victoire pour Jean Alavoine, en 14 h. 14 m. 16 s.

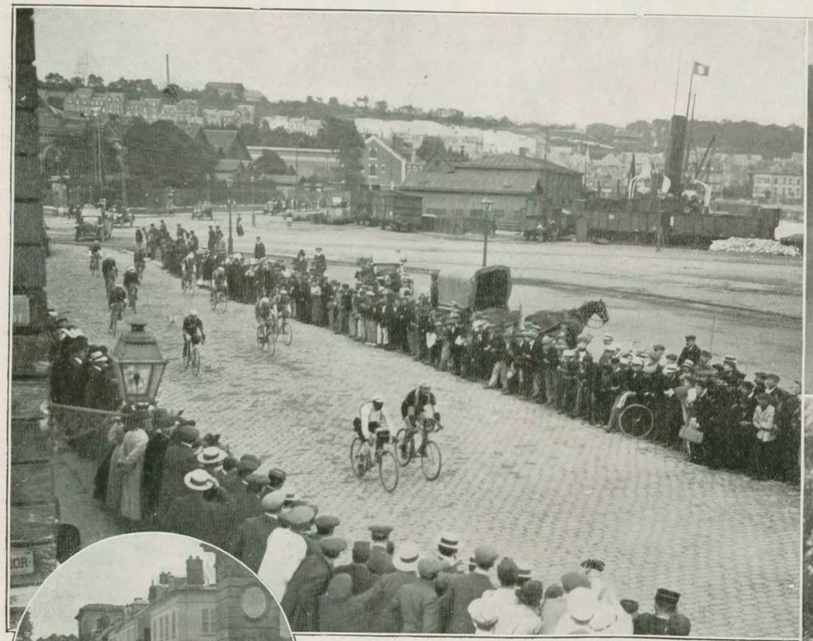
LE CONTROLE DE SAINT-BRIEUC

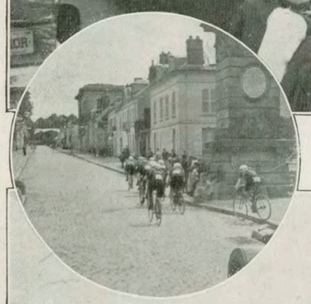
Quinze hommes se présentèrent en peloton à l'arrivée, c'est dire que tout le long du parcours, ils furent nombreux ensemble. A Saint-Brieuc, ils passèrent 26 en même temps. — A gauche, le premier des isolés, Pratesi, rejoint le peloton de tête avant Guingamp. Dans la dernière étape, le pauvre garçon fut victime d'une malchance acharnée, qui lui fit perdre la première place de sa catégorie. — A droite, Alavoine, après avoir crevé, rattrape les leaders.

LA VIE AU GRAND AIR

ODILE DEFRAYE S'ASSURE LA VICTOIRE DANS LE X^E TOUR DE FRANCE

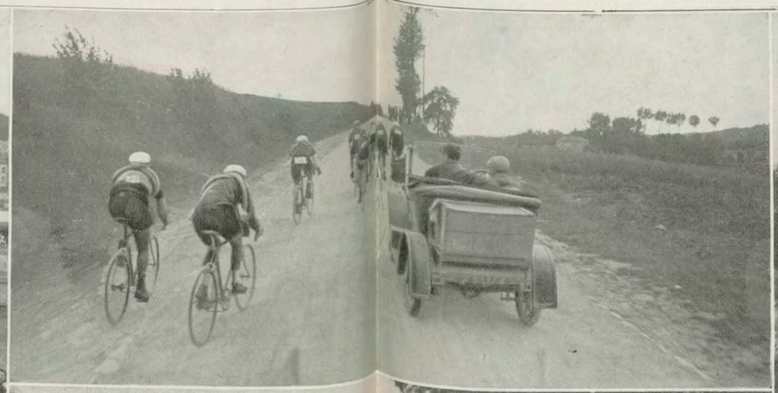
Photographies de notre envoyé spécial.

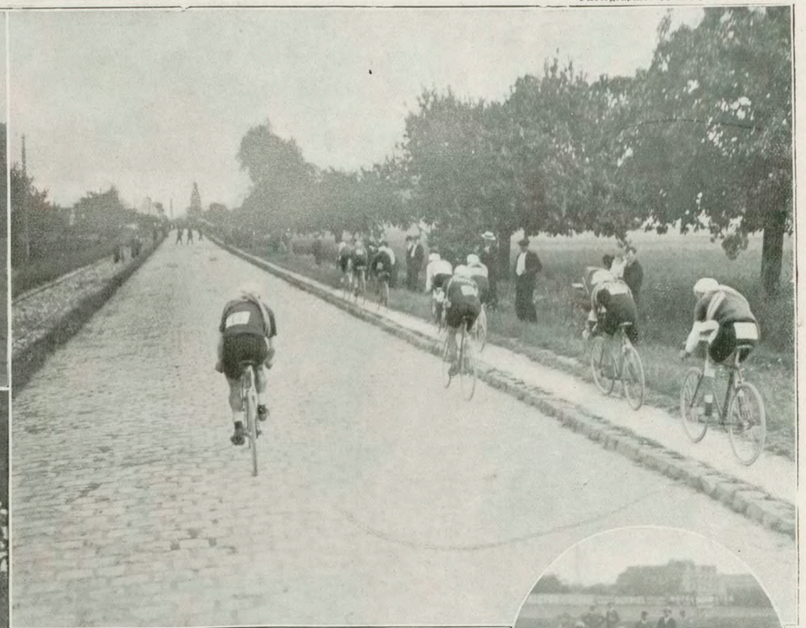




LE PELOTON DE TÊTE A DIEPPE

Le peloton de tête à Dieppe, dans la dernière étape, avait 35 minutes d'avance sur l'horaire prévu. Il était composé de huit coureurs. La pluie et la boue retardaient bientôt les leaders.





AVANT NEUFCHATEL-EN-BRAY

A 10 heures 10, Garrigou, Salmon, Thys, Buysse, Alavoine, Léonard, Borgarello, Defraye, Vandenberghe signaient à Neufchâtel-en-Bray avec 5 minutes d'avance sur Ringeval, Faber et Coomans.

L'ARRIVÉE AU PARC DES PRINCES.

C'est entre deux ondées, sur la piste mouillée, qu'arrivèrent les huit hommes du peloton de tête, suivis, à 200 mètres, par Borgarello et Faber. Alavoine s'assurait, pour la troisième fois, la première place dans une étape. — En médaillon, le passage à Mantes du peloton de tête.

LES HOMMES DE TÊTE A VERSAILLES.

Le Belge Odile Defraye a remporté une très belle et très glorieuse victoire triomphant avec une avance considérable sur ses suivants immédiats. La Belgique a, d'ailleurs, au cours de cette épreuve, prouvé la valeur de ses routiers. En haut, le peloton avant Versailles.

LA FOULE ENVAHIT LA PISTE.

Dès l'arrivée du premier groupe, la foule, peu sportive, envahit la piste et empêche les suivants de pouvoir disputer leur chance pour la prise du tour le plus vite. Les gendarmes à cheval durent intervenir. En médaillon, l'arrivée : Alavoine, Vandenberghe, Léonard, Thys, Defraye, etc...

LA 14e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE

Photographies de notre envoyé spécial.

LE PELOTON DE TÊTE A CAEN

L'étape Cherbourg-Le Havre comportait un parcours de 316 kilomètres. Malgré les démarrages, les hommes de tête formaient un peloton compact et arrivaient 17 ensemble à la fin de l'étape.

DEFRAYE MÈNE DANS LA COTE SAINT-NICOLAS

Defraye (bicyclette Alcyon) se classait 4e dans cette étape derrière Borgarello, Alavoine et Vanderberghe. — En médaillon à gauche, Borgarello (pneus Persan) vainqueur de l'étape Cherbourg-Le Havre, avant Caberg. — A droite, Garrigou (bicyclette Alcyon) passe à Caen en se réconfortant.

FABER SE RAVITAILLE A CAEN

François Faber n'a pas fourni dans le Tour de France la course brillante qu'on était en droit d'attendre d'un pareil athlète. Sur notre cliché, ses soigneurs lui passent un boyau de rechange, à Caen. — A gauche, le passage en bac, à Quillebeuf, des autos suivant l'épreuve. — A droite, Borgarello et Defraye passent à Honfleur.

AVIATION

L'aviation au Maroc (1)

Le carnet de route du capitaine Clavenad.

[Le capitaine Clavenad, qui ignorait, comme nous l'avons dit dans notre précédent numéro, la publication de son « Carnet de route », nous a demandé par deux fois de la cesser, parce que, nous écrit-il : « *Je ne veux pas prendre la responsabilité d'une publication que je n'ai pas provoquée et parce que cela a, dans l'esprit de bien des gens, tous les caractères d'une réclame personnelle, dont je ne veux et n'ai voulu, à aucun prix.* »

Après les événements qui viennent de se passer, nous estimons qu'il faut — malgré tout — continuer cette publication et que, pour l'avenir de l'aviation nationale, il y a lieu de soumettre à l'opinion tous les documents de l'importance de celui-ci.

Nous espérons que le capitaine, dont le très louable sentiment de modestie est maintenant sauvegardé, ne nous en voudra pas.]

Un quart d'heure après, le moteur ronflait, très bien ma foi, et à 5 h. 20, je m'élevai franchement, par un temps très calme. A peine arrivé à 150 mètres, quelques remous, et tout de suite le passage dans l'air chaud, décidément très bizarre, et toujours ce vent du nord-nord-est qui ne me permit d'arriver à Fadula, à 25 kilomètres de Casablanca qu'en 25 minutes exactement. Donc, je marchais à 60 à l'heure, alors que ma vitesse normale est presque de 100; j'avais donc un vent de 40 kilomètres en face de moi, et il me faudrait 2 h. 10 pour arriver à Rabat; j'avais mon plein d'essence, je pouvais voler 3 heures, j'étais tranquille, mais comme j'allais vers l'est-nord-est, j'allais avoir à supporter tout ce temps le soleil qui venait de se lever, et qui m'aveuglait, encore trop bas sur l'horizon. Cette perspective ne me réjouit pas: je regrettai mon petit écureuil qui m'avait déjà, dans des circonstances analogues, protégé la vue, et je tâchai de me distraire en regardant au-dessous de moi, par la petite fenêtre carrée qui est ménagée dans l'aile droite des Blériot actuels. Devant moi, la campagne, qui paraissait encore plus plate, à ma gauche, la mer avec sa bordure d'écume blanche, Casablanca, très curieuse vue d'en haut, et qui ressemble à un gâteau de miel... avec un peu d'imagination, évidemment, composée de grands trous rectangulaires, car tu sais que les maisons arabes ont toutes une cour au milieu; mais le soleil rendait la direction exacte très difficile, et j'ai eu toutes les peines du monde à découvrir, de loin, les casbahs que je savais exister; heureusement, ma fenêtre me laissait tout voir verticalement, et je suivais, par là, la route, où je distinguais très bien, de 500 mètres où j'étais, les convois qui s'arrêtaient et les arabes vêtus de blanc ou de gris immobiles et que je supposais me regarder.

Tous les postes étaient sortis, je vovais distinctement, devant les portes des casbahs, les petits groupes immobiles qui regardaient en l'air, et je leur fis signe de la main, en me retournant. Par exemple, les terrains d'atterrissage ne semblaient pas fameux, fameux, parce que les champs paraissaient trop petits, et la plupart étaient jaunes, ce qui m'indiquait une moisson dans laquelle je devais capoter en cas de panne.

En dehors du champ, des vastes étendues de palmiers nains, par touffes. Un peu plus loin, entre la mer et la route, des buissons de lentisques, très reconnaissables, et que je savais être hauts de 3 ou 4 mètres, dans lesquels il était impossible d'atterrir; j'y songeais parce que, depuis le départ, mon compte-tours baissait régulièrement, et je me demandais, après avoir tripoté mon essence et mon air, la cause de cette faiblesse sans pouvoir me l'expliquer. Au-dessus de Bouzuika, j'écrivis quelques mots sur une carte postale que j'avais promis d'envoyer à mon premier voyage, et je constatai avec joie que le vent m'arrêtait moins qu'au début; je marchais à 70 environ à l'heure, j'arriverais à Rabat en 1 heure 40 ou 50 environ. C'était toujours ça de gagné, d'autant plus que mon moteur m'inquiétait de plus en plus.

UNE DESCENTE DANS LE SABLE

Pour couper au court une courbe de la plage, je passai au-dessus de la mer à 4 ou 500 mètres du rivage. Très curieux, on voit le fond extraordinairement, comme d'ailleurs l'ont dit tous ceux qui l'ont déjà fait, et les vagues naturellement paraissent plates, ce qui est bizarre; je vis plusieurs bateaux à voile assez loin du rivage, mais je ne retrouvai pas cette impression que je ressentis entre Calais et Abbeville, à hauteur de Boulogne, où je m'imaginai qu'un aéroplane volait à ma hauteur, alors qu'après examen attentif ce n'était qu'une voile de bateau; le relèvement apparent de l'eau était dû là-bas, je crois, à ce que le ciel et la mer ne se distinguaient pas l'un de l'autre, tandis que cette fois la ligne blanche était nettement marquée.

De loin, j'aperçus l'oued Yquem, aux sables jaunes, et je voyais les murs de Rabat, à 20 kilomètres; déjà je me réjouissais, il y avait 1 heure 20 que je volais et dans 20 minutes au plus tard je serais arrivé, lorsque la panne, brusque, se produisit à 6 ou 700 mètres de l'oued; changement subit du son du moteur, baisse de 200 tours à mon compte-tours; je pique légèrement, espérant que cela va se remettre, et à 400 mètres je reprends l'horizontale; alors une série irrégulière de détonations, qui donnaient des à-coups dans l'appareil, à croire que tout allait sauter. Je coupe l'allumage et je descends en vol plané, mais où? Je vois très mal devant moi à cause du soleil qui se reflète dans chaque goutte d'huile qui constelle mes lunettes, mais je distingue tout de même un grand champ qui me semble propice, au bout duquel s'élèvent une vingtaine de gourbis que j'ai su ensuite être les habitations des travailleurs marocains qui construisent le pont. Au delà des gourbis, l'oued, avec ses berges désirables, et un fond plat de 100 à 200 mètres environ. Alors, si je rate le champ, pour ne pas piquer et éviter la cause de la plupart des accidents, j'irai atterrir sur le fond de l'oued. Et c'est ce qui se passa; mes roues furent très vite freinées par le sable, et je vis une cinquantaine de marocains qui accouraient de la colline en face; c'étaient des travailleurs de la voie du chemin de fer; devant eux couraient à toutes jambes le sous-lieutenant du génie et les sapeurs dont le camp était à quelques centaines de mètres et qui, prévenus par la dépêche de la veille, me regardaient... Ils m'avaient tous cru mort, impressionnés comme on l'est toujours par un vol plané brusque, et ils m'accueillirent à bras ouverts. Je fis pousser mon appareil contre une baraque élevée fort heureusement sur la rive de l'oued, et les dix toiles de tentes des sapeurs mises bout à bout et quelques couvertures abritèrent tant bien que mal mes toiles et mes bois qui allaient supporter la chaleur brûlante de cette journée, où il fit plus de 50 degrés au soleil. J'avais, en descendant, ressenti exactement la même impression que la veille, de l'air frais à partir de 150 à 200 mètres; c'est vraiment très curieux. Je tripotai mon moteur et je m'aperçus qu'une des bougies s'était cassée, et qu'un cylindre ne compressait plus du tout; cela devait provenir de la soupape d'admission coincée, et les explosions venaient de l'inflammation des gaz du carter; si j'avais continué, c'était gentil!

Alors, comme je n'avais pas les pièces de rechange nécessaires, beaucoup trop encombrantes pour être emportées, je rédigeai un télégramme à Casablanca et un à Rabat pour qu'un mécanicien vienne avec les pièces de réparation du moteur. Mais dans le poste près duquel la veine m'avait fait atterrir, le téléphone avait une panne et on envoya bien vite un cavalier à 18 kilomètres de là porter mon télégramme, qui parvint à destination vers 9 h. 1/2, trois heures après la panne. Décidément, les autos nous manquent.

Je prenais tranquillement le café de l'amitié chez le sous-lieutenant du génie, lorsqu'un homme cria, hors de la tente où nous étions :

— En voilà encore un!

Il volait bas, à 200 mètres, et à peine était-il passé qu'on en vit un autre perdu dans le ciel, à plus de 1.000 mètres (c'était Trétarre, qui est monté ce jour-là à 2.000), puis un troisième à 400 ou 500 mètres de haut.

C'était vraiment joli et j'ai beau avoir l'habitude d'en voir, je t'assure que cela m'a donné une véritable émotion. C'étaient mes trois lascars qui, me sachant parti, n'avaient pu y tenir, et s'étaient envolés, à quelques minutes d'intervalle. Je sus depuis qu'ils étaient arrivés tous les trois sans incident, et qu'ils avaient fait, dans la soirée, la joie de toute la population de Rabat et de Salé, européenne et marocaine, qui, bien qu'on en dise, s'étaient tout de même dérangés.

PANNE DE MOTEUR, ATTERRISSAGE!

A 3 heures, je faisais une agréable sieste, après un excellent déjeuner, sur le lit de mon sous-lieutenant, on étouffait, lorsque l'on vint me prévenir que l'auto était arrivée. De 6 h. 1/2 à 3 heures, cela fait 8 h. 1/2; j'aurais eu le temps de claquer tout à mon aise si j'avais eu quelque chose. Décidément, il nous faut de multiples autos; celle qu'on m'envoyait, une des auto-mitrailleuses dont l'Etat-Major ne s'était séparé qu'avec peine, avait fait diligence, mais il y a 70 kilomètres depuis Casablanca, et elle n'était partie qu'à onze heures! Presque en même temps, arrivait de Rabat une araba attelée de 3 mulets qui, aussi, était partie à 11 heures. Tu vois la supériorité des moyens mécaniques : le même temps pour franchir 70 ou 20 kilomètres!

J'avais alors quatre mécaniciens, avec tout ce qu'il fallait pour réparer. En deux heures 1/2, tout était prêt, mes soupapes et mes bougies remplacées. et je faisais tourner mon moteur, dont j'achevais le réglage après avoir constaté encore des ratés inquiétants; puis, je me mis en devoir de chercher un terrain de départ, car le fond de l'oued, à sable mou, excellent pour atterrir en quelques mètres, ne valait rien pour rouler; j'eus vite fait de découvrir, un champ à peu près plat, en haut d'une légère colline, 100 mètres de long sur 20 mètres de large, deux fils télégraphiques en bordure et des tentes au bout, mais il n'y avait rien d'autre et je fis rouler à l'extrémité mon appareil. A ce moment, nous vîmes un mouvement inusité dans le lit de l'oued : les marocains accouraient de toutes parts vers la mer, où deux ou trois hommes se jetaient après s'être dépouillés de leur burnous. Puis le groupe se resserra et l'on vit porter quelque chose; on nous apprit qu'un arabe venait de se noyer en prenant un bain. Décidément, les cadavres s'amoncelaient sur ma route : le joyeux fusillé, l'éphèbe mort sur la route, et enfin le marocain noyé! Encore une fois, je crois que bien d'autres auraient vu là un sinistre présage; je me dis qu'au contraire c'était leur âme que mon fidèle ange gardien envoyait au Seigneur à la place de la mienne, chaque fois que je risquais ma peau, et, après avoir vérifié mes fils et la présence à mon poignet de mes fétiches, je montai sur mon siège et le moteur ronfla; mal d'abord, puis bien. Lâchez tout et je m'enlève, en passant à quelques mètres au-dessus des tentes : le sous-lieutenant me dit, le lendemain, qu'ils m'avaient tous cru empalé. A peine, à 100 mètres, je vois Rabat très distinctement; j'avais aussitôt le soleil dans le dos, et je distinguais même la tente verte qui m'attendait à côté des trois autres. Il y avait 20 kiomètres à faire, je comptais les parcourir, dans les plus mauvaises conditions, en 20 minutes, et je m'efforçai de monter quand, à 200 mètres, brusquement un cylindre cessa de donner; il y avait quatre minutes que j'étais parti! Je continue tout de même, les vibrations pouvant continuer un quart d'heure sans grand dommage, mais je descends insensiblement, incapable de me soutenir, et mon compte-tours baissait toujours! 6 kilomètres, 5 kilomètres, plus que 4 kilomètres; j'étais à 50 mètres du sol. Jamais de ma vie, je n'avais volé aussi bas sur la campagne, et il m'était impossible de choisir mon terrain, en cas de panne, mais j'espérais arriver, il n'y avait plus que quatre minutes, lorsque tout à coup mon moteur bafouille, refusant tout service, et je dus piquer, après avoir coupé l'allumage. J'arrivai tout de suite dans un champ de palmiers nains, dont on m'avait dit tant de mal pour l'atterrissage, et j'avais toujours soutenu qu'on y pouvait parfaitement toucher sans capoter. Ce qui fut fait d'ailleurs très normalement. J'avais de nouveau repris le contact avec la terre, notre seule ennemie sérieuse et, cette fois, plus d'espoir de réparations, il était 7 heures moins 5 environ, et il allait faire nuit.

J'avais heureusement dit à l'auto de m'attendre et de suivre la route que je suivais moi-même; alors, j'attendis son arrivée, qui me parut longue, plus de 30 minutes; les derniers rayons du soleil disparaissait, et c'était l'obscurité brusque, comme cela se passe ici.

J'avais eu le temps, jusqu'à l'arrivée de l'auto, d'avoir de fortes impressions, rapides et variées, que je vais te narrer: d'abord, en regardant mes roues pour voir si tout était intact, ce que je constatais, je l'avoue, avec grande joie, je vis sous le pneu de gauche, une tortue, de la grosseur de Françoise, tu te rappelles de celle que nous avions, étant petits, dans le jardin, qui calait mes roues; et je songeai, tout en remplissant de pétrole mes cylindres brûlants (tous les cylindres avaient chauffé, l'un était faussé, un seul était froid, celui qui ratait depuis un quart d'heure), que La Fontaine avait raison et que cette tortue, partie le jour de mon arrivée à Casablanca, il y a deux mois, arriverait avant moi à Rabat.

Sur cette réflexion consolante, j'achevai mon pétrolage, et je vis alors accourir de tous les points de l'horizon des burnous grisâtres, couleur de poussière, comme en portent les paysans marocains crasseux; j'avoue que je ne savais pas ce qu'ils me voulaient; c'était la première fois qu'un aéroplane atterrissait en plein bled, loin de tout Européen, et, malgré moi, je songeai aux attaques, que je crus alors fondées, peut-être, et à l'excitation de tous ces gens. Alors, par prudence, je sortis mon browning de sa gaîne, le mis à « feu » et l'enfouis dans ma poche, le doigt sur la gâchette; je me plaçai à droite de mon siège, prêt à prendre mon revolver d'ordonnance attaché dans mon fuselage et chargé, et j'attendis.

Le premier qui arriva à ma hauteur était tout jeune, et il se mit à baragouiner des tas de choses et à faire des grands gestes vers le ciel, en répétant les deux seuls mots de marocain que je saisissais : Zous, deux, et mezian, bien. Il me sembla qu'il ne me voulait aucun mal, et je crus comprendre qu'il avait déjà vu passer deux aéroplanes. Les autres,

(1) Voir les numéros 722 et 723.

accourus derrière lui, riaient, et l'un d'eux, s'étant approché, me prit la main et porta la sienne à ses lèvres; c'est leur façon de dire bonjour respectueusement. Alors, je lâchai le revolver dans ma poche et je me mis à rire avec eux en disant ce que je savais d'arabe : Chouff, mezian (regarder, bien), mais makach (ne pas toucher). et comme je ne savais pas dire tomber, je leur fis comprendre du geste.

En dix minutes, ils étaient cinquante; puis, je vis arriver des cavaliers au galop, plusieurs à barbe grise, qui, conscients de leur dignité, n'approchaient pas à plus de dix pas, et regardaient de tous leurs yeux. Tous les mesquines qui allaient à pied m'avaient déjà touché la main, tiré par le bras, m'avaient fait des grand gestes et riaient toujours à belles dents, mais la conversation menaçait de languir, et je songeais qu'il était sans doute nécessaire de leur montrer que s'ils étaient gentils, ils pouvaient compter sur mon flouss (argent), et j'en désignai six que je plaçai moi-même aux bons endroits pour leur faire pousser mon appareil jusqu'à la route, sur laquelle allait venir l'auto; il y avait environ 200 mètres, cela fut fait en quelques minutes, et, pour ce travail minime, je sortis une pièce de 5 francs que je donnai à celui qui me paraissait le plus vieux, en faisant le geste que c'était pour tous. Mais ce don généreux ne parut pas de leur goût; ils tendaient tous la main, et quelques-uns criaient en entourant celui qui avait touché. Je fis signe que je n'avais plus rien, alors deux ou trois me demandèrent par gestes des cigarettes, et je me crus un instant à une exposition universelle ou en quelque village nègre ; il ne manquait que les femmes, mais je les voyais de loin en troupes sur les crêtes voisines, maintenues à distance sans doute par la crainte que leurs maris leur inculque du roumi.

J'étais en train de leur faire comprendre qu'une voiture automobile arrivait; j'imitais le bruit du moteur, je faisais les gestes de la vitesse et du roulement sur roues, lorsque la voiture apparut à un tournant; j'avoue que j'en fus bien aise, car je ne vois pas du tout comment tout cela se serait terminé, à moi tout seul, en pleine nuit.

Alors, vite, je désigne dix des plus robustes de mes sauvages, je laisse mes deux mécaniciens avec leurs mousquetons en bandoulière et leurs cartouches dans leurs poches, de peur qu'on les leur vole, et je leur fais de grands gestes en disant trois ou quatre fois : Rabat, Rabat. L'appareil s'ébranle à toute allure ; d'habitude deux hommes suffisent pour le pousser; il y en avait dix, tu vois s'il filait. Mais comme la piste que je suivais n'est pas une route (cela n'existe pas ici), mais une réunion de pistes individuelles, irrégulières et tortillées, séparées par des touffes de palmiers nains formant bornes; l'appareil prenait parfois des incidences tellement folles et recevaient de tels ébranlements qu'il ne serait jamais arrivé jusqu'au bout; ç'aurait été bien la peine d'atterrir en plein champ deux fois sans rien casser! Alors, je sautai de l'auto qui m'emmenait déjà, et, les deux bras levés devant ce peuple en guenilles, je leur commandai halte; quel dommage que je n'aie pas eu d'appareils photographiques : je devais être roulant, catéchisant mes Hébreux dans le désert. Mon catéchisme a d'ailleurs consisté à leur dire, en marchant devant eux à l'allure que je désirais : kif kif moi. Mais, au bout de deux minutes, une autre histoire : les gens qui habitaient en bordure de la piste, dans des douars vus d'en haut, mais dissimulés par les replis du terrain, accourus, comme les premiers, à ce spectacle peu banal, prétendaient aussi pousser l'appareil. Alors, les premiers s'arrêtèrent et, par gestes, nous firent comprendre qu'il fallait tirer sur ces intrus avec nos mousquetons; ils avaient peur tout simplement que le flouss soit séparé en trop de parties et ils voulaient garder pour eux dix les sommes que généreusement je leur devais donner. Et tout ça criait, gesticulait, c'était effrayant.

Enfin, j'éloigne les intrus d'un grand geste et je garde mes fidèles serviteurs de la première heure, qui recommencent à pousser.

Il faisait complètement nuit depuis un quart d'heure, ce qui ajoutait encore au pittoresque de la situation, car nous n'avions pour éclairer tous ces gens, et les reconnaître afin de séparer l'ivraie du bon grain, comme dit l'Ecriture, que les deux lanternes de l'auto.

AVEC DE L'ARGENT, IL EST FACILE D'ÊTRE COMPRIS

Nous n'étions plus qu'à 3 kilomètres de Rabat, d'après certain point de repère, et je décidai d'y aller chercher de l'eau pour mon phare à acétylène, un interprète et 4 hommes de renfort; et je laissai la troupe hurlante à la garde de mes deux mécaniciens. Leur première ardeur était d'ailleurs déjà passée, ressemblant en cela aux chevaux arabes, qui font des fantasias, mais sont incapables d'aucun effort durable. J'appris pourtant à mon retour qu'ils s'étaient mis à hurler de plus belle au bout de 10 minutes, et qu'on ne comprenait que « flouss » ; ils voulaient qu'on l'eur donne de l'argent, et faisaient grève; tu vois que les peuples primitifs ont exactement les mêmes moyens d'action que les autres.

Tout seuls en plein bled, en pleine nuit devant cette bande de forcenés, mes deux mécanos commençaient, malgré leurs mousquetons, à trouver le temps long, lorsque je revins précédé de la lueur éblouissante du phare.

L'interprète, un tringlot trouvé au camp, fit faire cercle et il me dit qu'ils voulaient être payés, qu'ils réclamaient un douro par tête; cela faisait un total de 50 douros, environ, avec le change, 45 francs. Je répondis oui, au nom de l'aviation française, et ils reprirent leur chemin en bénissant les oiseaux de France, qui pondaient des pièces d'argent.

Le phare de l'auto, en arrière, éclairait l'ensemble et deux sapeurs formaient la suite avec les lanternes de la voiture. C'était un spectacle tout à fait curieux, je t'assure, que je ne regrette pas d'avoir vu, et qui n'est pas prêt, je l'espère, de se reproduire.

Enfin, nous arrivions au hangar, il était 8 h. 1/4. Il fallut trouver de la monnaie hassani, la seule qui ait cours parmi ces gens, et, comme la ville est à 2 kilomètres de la muraille extérieure où j'ai placé mon aérodrome, nous ne pouvions pas aller changer si loin les billets de banque que nous avions. Heu-

MOULAI-HAFID VA VOIR VOLER

reusement, un Juif qui tenait boutique (!) sous une toile trouée aux abords du camp des tringlots nous compta nos 10 douros, mais nous les vendit au pair, c'est-à-dire 50 francs.

D'où je conclus qu'avec un dictionnaire, un revolver et une lanterne de poche, à pile sèche, il faut que nous ayions aussi les poches pleines de douros. Voilà un excès de poids qu'on n'avait pas prévu quand on calculait la charge utile à emporter par un aéroplane!

Enfin, tous furent payés; deux ou trois se prétendirent caids et réclamèrent plus que les autres; je les envoyai coucher et ils y allèrent après m'avoir accablé de salamalekoum gutturaux; j'appris le lendemain qu'ils avaient fait un grand détour pour regagner leurs douars, de peur que les gens des douars voisins, qui les avaient vu discuter le prix, ne leur vole leur salaire à coups de fusil. Tu vois cette histoire, l'attaque de nuit aux portes de Rabat, 3 morts et 20 blessés, etc., etc.; du coup, on envoyait un corps d'armée de renfort!

A 9 heures 1/2, l'esprit tranquille parce que je savais mon appareil à l'abri et tous mes oiseaux parvenus au nid, je me mettais à table, et je te jure sans fanfaronnade, que j'étais tout fier d'avoir eu la première panne dans un pays où l'on fait encore la guerre; j'étais, je te l'avoue aussi, tout fier d'avoir amené tout mon matériel et tout mon monde à Rabat, malgré les obstacles inouis que j'avais rencontrés depuis deux mois, et que je t'ai contés par le menu. C'était quelque chose d'avoir pu organiser, avec nos propres moyens, si rudimentaires, et malgré l'hostilité de tous, un service dont la première manifestation était un succès.

Pour que la preuve de durabilité soit complète, il fut décidé que le lendemain 11 nous continuerions : Trétarre partit pour Melidia, à 50 kilomètres de Rabat, au Nord, à l'embouchure de l'Oued Gibon. J'y avais envoyé d'avance deux mécaniciens, de l'essence, de l'huile, et j'avais prié un camarade de là-bas de préparer des toiles, qu'ils ont en grand nombre, pour abriter les appareils de ceux qui viendraient. Alors, Trétarre fut y coucher, sûr que son appareil ne souffrirait ni du soleil de la journée ni de l'humidité de la nuit.

En même temps, Do-Hu et Van den Vaero repartaient pour Casablanca, en explorant tout le pays intermédiaire, et arrivaient à bon port, 1 heure 40 après le départ, gênés encore par un vent régulier et violent qui avait changé de sens depuis la veille et soufflait maintenant du Sud-Ouest.

Moi, dont le moteur avait besoin de réparations sérieuses, et surtout qui voulais les convoyer, afin qu'ils ne soient pas exposés à rester blessés en pleine campagne des heures et des heures, je repris le chemin de Casablanca en auto, et j'arrivai pour déjeuner avec mes deux oisillons.

LES RÉSULTATS OBTENUS FURENT DÉCISIFS

L'expérience était complète. J'avais dit à Trétarre qu'il pouvait aller jusqu'au poste du Gibon, situé à 50 kilomètres au Nord de Melidia, c'est-à-dire à 140 kilomètres de Casablanca et 160 seulement de Tanger, à condition d'assurer sa sécurité avec les cavaliers des deux postes de Melidia et de Gibon, échelonnés sur la route, et j'étais bien sûr qu'il le ferait.

Le 12, après cette randonnée de 150 kilomètres, il se réapprovisionnait à Rabat, et rejoignait aussi Casablanca.

En trois jours, nous avions donc exploré une bande de terrain de 150 kilometres environ sur une vingtaine de largeur; c'est plus qu'il ne faut pour garantir et renseigner une colonne; pense que la distance de Mechra ben Abou, notre dernier poste au Sud de Marrakech, est de 120 kilomètres, et que celle de Fez à la Moulouia par Taza est de 160.

Et tout le monde se retrouvait groupé au point de départ, toujours prêt à repartir. J'aurais, en effet, très bien pu prendre à Rabat l'un des deux apppreils de rechange, mais je voulais convoyer mes oisillons, et je nous voulais tous à Casablanca pour saluer le nouveau résident général, le général Lyautey, qui devait arriver le 13.

Vraiment, j'estime que ce résultat est appréciable, et tu as pu juger, par tout ce que j'ai écrit, qu'on peut même dire que c'est un tour de force. Je sais bien que des gens diront que nous ne sommes pas à Fez, mais nous sommes prêts à y aller si on veut de nous, et c'est ce que je voulais démontrer avant l'arrivée du général Lyautey, car le général Moinier m'a refusé nettement de nous laisser dépasser Rabat, et je n'irai à Fez que lorsque j'aurai organisé toute ma ligne d'étapes, et surtout lorsque j'aurai des automobiles et un hangar à Fez même, ce qui n'est pas près de se faire, à cause des derniers événements.

Mais tu comprendras que je ne veux pas avoir toute ma vie le remords d'avoir causé la mort d'un camarade, parce que moi, qui ai créé l'aviation au Maroc, rappelle-toi, je n'aurais pas pris toutes les mesures de sécurité voulues. Je ne demande qu'à risquer le voyage, pas bien pénible en somme (il y a 190 kilomètres de Rabat à Fez), mais je ne veux pas encore risquer ma peau, tant que je n'aurai pas tout préparé pour que les autres aussi puissent passer, et durer là-bas.

Et puis, nous sommes là pour accompagner les colonnes expéditionnaires, et non pour amuser les Européens du Maroc, comme ils ont trop l'air de se l'imaginer; or, celle de Marrakech, qui se faisait le 15 mai sans les événements de Fez, ne partira pas sans doute avant longtemps, et celle du Taza pas avant octobre. D'ici là, j'aurai tout le temps d'organiser un service vraiment durable, et mobile. D'ailleurs, je compte que le général Lyautey voudra bien m'indiquer les directions générales; lui, au moins, a de l'énergie, et il croit à l'aviation; tout est là!

Je termine ma lettre le 13, après l'arrivée du général Lyautey. Trétarre a fait, sur les croiseurs en rade, un vol superbe à 800 mètres de hauteur. Van den Vaero était parti un peu avant lui, mais avait eu une panne, et comme je ne voulais pas qu'il y eût plus d'un aviateur qui fasse ce petit tour d'escadre, dangereux, c'est Trétarre qui est parti J'étais moi-même sur un petit canot automobile que j'avais loué au port, et je croisais entre les deux croiseurs, prêt à recueillir l'aviateur s'il avait la guigne de toucher l'eau.

Tout se passa fort bien, et, malgré l'Etat-Major d'ici, le général Lyautey vint rendre visite à mon hangar.

L'espoir que je t'avais exprimé hier n'est pas déçu. Il est enfin partisan convaincu de l'aviation, et je t'assure qu'il nous soutiendra. Malheureusement, il nous a laissé entendre que la situation était encore trop grave au-delà de Rabat pour qu'il nous laisse filer, sans autos et sans hangars. C'est toujours la même chose; on ne nous donne pas le moyen! Alors, je vais aller le chercher; j'espère prendre le premier bateau pour Marseille et être à Paris à la fin de ce mois, pour hâter enfin l'envoi de ce qui nous manque, et avoir enfin autos et hangars, sans lesquels nous ne pouvons raisonnablement aller à Fez.»

[Tel est le très émouvant carnet de route du capitaine Clavenad, adressé par lui à son frère. Nous avons voulu le terminer en un seul numéro, de façon à ne pas sembler éterniser un incident regrettable, étant donné que cette publication n'avait pas le moindre rapport avec les événements qui se déroulèrent ces jours derniers.]

JACQUES MORTANE.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Tsiklitiras, dans l'épreuve du saut en longueur des championnats athlétiques de Berlin.

L'équipe 'Anversoise, qui a remporté la victoire aux régates internationales de Bruxelles dans l'épreuve des 4 rameurs seniors.

Günther qui a remporté le concours de plongeons, au championnat de natation de Hambourg.

La traversée de Bordeaux à la nage a été une nouvelle victoire pour Billington. Notre photographie représente l'arrivée du célèbre nageur.

Le baron de Francq, l'excellent aviateur, évolue au-dessus de Vienne, sur son Deperdussin, 80 chevaux.

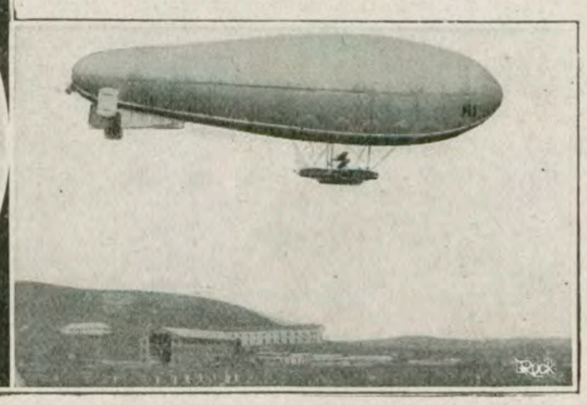
Les éliminatoires algériennes du Trophée de France. Le vainqueur Poncetti est marqué d'une croix.

Une noce en autobus; le cortège arrive à l'église Sainte-Marie des Batignolles dans cet original équipage.

Championnat de course à pied disputé à Berlin, entre des soldats de l'infanterie allemande, avec l'équipement de campagne.

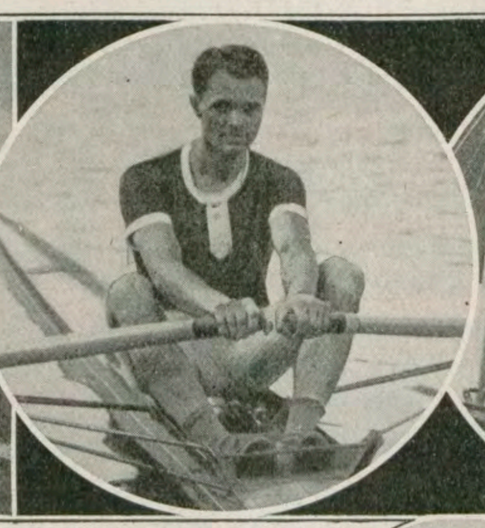
Dolomit, (Archibald) qui a remporté le Grand Prix de Berlin (74.000 marks) disputé à Grünewald.

Un départ des "Stelliennes" anglaises. Chez nos voisins il existe comme en France, un club aéronautique de femmes.



Le dirigeable M 1, sort de son hangar pour aller évoluer au-dessus de Rome, il doit partir bientôt pour la Tripolitaine.

Les championnats militaires d'athlétisme se sont disputés pour la VII^e fois, dimanche dernier, à Colombes, en même temps que la réunion internationale olympique.



Rodenski, qui s'est classé premier aux régates d'aviron de Bruxelles et de Namur.

L'aviateur marseillais Reybaud, qui a passé son brevet sur son biplan Farman, montant à 400 m.

L'arrivée des 100 yards du match Racing-Club South London Harriers. On remarquera la position du coureur de gauche qui semble se tourner le pied et l'attitude du coureur de droite.

Un trio de champions : l'aviateur Renaux et les coureurs à pied, Kelly et Bouin pendant la réunion olympique qui s'est déroulée la semaine dernière à Reims.

Paul Scoffier, qui vient de passer avec succès son brevet de pilote sur son Deperdussin, à Etampes.

C.-B. Mac Farlan, l'excellent joueur de Golf, qui prit part au championnat de France.

Le capitaine Gilbert Casse, directeur du centre d'aviation de Pau, au volant de son Blériot.

Au tir de Bayonne. Le fameux tireur Huet entouré de sa mère, à gauche et de sa sœur, à droite, ce sont d'excellentes tireuses, qui remportèrent plusieurs épreuves.

HIPPISME

A propos des essais

Gladiateur à l'entraînement et sur l'hippodrome.

Puisque j'ai abordé dans ma dernière chronique le chapitre des essais fournis en vue de la grande épreuve d'Epsom, je ne puis moins faire que de rappeler ici les galops qui ont précédé la victoire sans lendemains remportée en 1865 par l'élevage français dans le Derby anglais.

La carrière du fameux Gladiateur ne constitue pas seulement un souvenir précieux aux sportsmen français, qui voient en lui le seul de nos représentants qui ait eu la gloire de triompher à Epsom. Elle a été appréciée à sa juste valeur par les sportsmen de toute nationalité : car elle offre une suite remarquable de performances.

Bruce Lowe reconnaît en Gladiateur le cheval le plus phénoménal qui ait paru sur un hippodrome depuis le temps de Flying Childers et d'Eclipse, D'autres auteurs sportifs anglais l'appellent « le cheval du siècle ».

Fils de Monarque et de Miss Gladiator, Gladiateur appartenait à son éleveur, le comte de Lagrange. Comme il avait une structure importante qui retarda son développement, il ne fut pas poussé à l'entraînement et débuta au mois d'octobre de sa deuxième année. Cette première sortie fut une victoire, devant douze concurrents, dans les Clearwell Stakes. Ses deux autres courses de l'année furent des échecs : troisième dans les Prendergast Stakes et non placé dans les Criterion Stakes. Il avait du reste des excuses pour chacune de ces occasions : pour la première, il pouvait invoquer une faute de la part de son jockey ; quant à la seconde, il aurait mieux fait de rester à l'écurie, car il ne se trouvait pas dans un état de santé normal par suite d'une légère attaque de toux.

Pendant les mois d'hiver, son entraîneur, Thomas Jennings éprouva beaucoup de difficultés dans sa préparation. Gladiateur boitait tout le temps : les uns prétendent qu'il avait une inflammation de l'os naviculaire : les autres qu'il souffrait des boulets. Sa mère était d'ailleurs une impotente, qui n'avait jamais pu être entraînée.

Toujours est-il qu'il passa le mois de janvier et une partie de février dans son box avec des vésicatoires sur ses jambes de devant.

Jennings réussit cependant à l'amener à peu près en condition pour les Deux Milles Guinées qui devaient se courir dans les premiers jours de mai. Et une quinzaine de jours auparavant, le 19 avril, l'essai suivant se fit sur 1.600 mètres :

1	Gladiateur	3 ans	57 kil. 1/4
2	Argences	3 ans	50 kil. 3/4
3	Le Mandarin	3 ans	54 kil.
4	Le Béarnais	3 ans	50 kil. 3/4

Gladiateur y prit la première place de ce qu'il voulut. Or, Argences, qui était le cheval d'essai, venait de se comporter honorablement dans le Biennal de Newmarket gagné par Kangaroo. Entre parenthèses, ce Kangaroo fut, après cette performance, acheté 300.000 francs par Lord Hastings, qui espérait remporter avec lui le Derby.

Cet essai ne parut pas assez concluant probablement ; et dix jours après, le 29 avril, on en fit un autre, encore sur 1.600 mètres, la distance des Deux Milles Guinées :

1	Gladiateur	3 ans	57 kil. 1/4
2	Le Mandarin	3 ans	49 kil.
3	Vivid	5 ans	54 kil. 1/2

Bien que les conditions fussent plus sévères, Gladiateur triompha dans le même style. Le cheval de cinq ans, à qui il pouvait rendre ainsi près de six livres, avait battu, l'année précédente, sur la même distance, d'excellents spécialistes du mille. Quant à Le Mandarin, il devait remporter à Longchamp le Prix de l'Empereur, qui est devenu notre Prix Lupin, et se placer second à Chantilly dans le Prix du Jockey Club entre Gontran et Argences, déjà nommé.

Il est certain que de semblables performances suffisaient pour édifier le comte de Lagrange et son entraîneur sur la qualité de leur représentant. Mais le secret fut si jalousement gardé que, dans les Deux Milles Guinées, Gladiateur partit à la cote de 7 contre 1. Quatre chevaux le précédaient sur la liste : Bedminster à 3 contre 1 ; Liddington à 9 contre 2 ; Kangaroo à 5 contre 1 et Breadalbane à 6 contre 1.

Il en fut tout autrement dans la course ; mais l'arrivée se passa très serrée : Gladiateur premier, Archimedes second à une encolure, Liddington troisième à une encolure, Zambesi quatrième à une tête. Le favori Bedminster était septième et Le Mandarin neuvième. Le second, Archimedes, avait été acheté yearling pour 78.750 francs, somme qui paraissait fabuleuse à cette époque et qui peut encore passer pour respectable à la nôtre.

Les prophètes du turf n'avaient pas prédit ce résultat. « La chance de Gladiateur peut être considérée comme nulle, car ses jambes ne sont pas saines », avait écrit Meteor. Harkaway avait assuré : « Gladiateur ne peut pas gagner ». Le correspondant spécial du *Sporting Life* avait été plus précis : « Gladiateur n'arrive pas à 14 livres de Bedminster ». Et d'un autre encore : « On ferait mieux de laisser Gladiateur tranquille. »

Quelques-uns cependant avaient été plus clairvoyant. C'est ainsi que le *Sporting Times* rappelait après la course : « Dans notre cinquième numéro, notre collaborateur parlait ainsi du vainqueur : Gladiateur est un cheval qui a beaucoup progressé et nous le verrons, je pense, courir comme trois ans d'une façon bien supérieure à la forme de l'année dernière. Je le considère comme le plus formidable outsider dans les Guinées. Pour tout dire, je compte uniquement sur Liddington, Zambesi, Chattanooga et Gladiateur. De ces quatre chevaux, un n'est pas parti et les trois autres ont été placés premier, troisième et quatrième. Le sang de Blacklock n'a même pas été classé! Dieu merci, ni le premier, ni le second n'était infesté de cette abominable drogue, sans laquelle cependant aucun cheval ne peut être bon aux yeux d'un Yorkshireman ou d'un Irlandais. »

Si j'ai rapporté cet extrait en entier, c'est surtout à propos de ses dernières lignes, qui peuvent aujourd'hui nous paraître quelque peu exagérées. Il semble bien que les Yorkshiremen et les Irlandais aient été à ce moment les plus sensés, car ce sang de Blacklock, qualifié d'abominable drogue, s'est illustré de nos jours de façon indéniable : par l'intermédiaire de Voltaire, de Voltigeur et de Vedette, il s'est épanoui d'abord en Galopin, puis en Saint-Simon, et les fils de ce dernier ne sont pas prêts de laisser tomber la réputation que s'est acquise cette lignée célèbre dans l'élevage du pur sang.

Pour en revenir à notre héros, la suite de sa carrière permet d'assurer que sa performance des Deux Mille Guinées était inférieure à sa forme véritable ; les deux concurrents, qu'il devançait de peu, n'étaient pas de la même classe que lui.

Pendant la période qui sépare les Guinées du Derby, il donna toute satisfaction à son entraîneur, si bien qu'on résolut de le soumettre à un essai concluant, dans lequel il ne rencontrait que des chevaux d'âge, parmi lesquels se trouvait Fille de l'Air, la gagnante des Oaks, du Prix de Diane et du Royal Oak de l'année précédente.

En voici le résultat :

1	Gladiateur	3 ans	57 kil. 1/4.
2	Fille de l'Air	4 ans	53 kil. 1/2.
3	Vivid	5 ans	53 kil. 1/2.
4	Soumise	4 ans	53 kil. 1/2.

Malgré la sévérité des conditions, Gladiateur gagna d'autant qu'il lui plut. Après une telle expérience, le Derby était à sa merci. Il y triompha, comme il le devait, en grand cheval ; aucun de ses vingt-neuf concurrents n'exista lorsque, à quelque distance du poteau, il se dégagea pour prendre délibérément l'avantage.

Après cette victoire, il traversa le détroit pour s'adjuger le Grand Prix de Paris ; revenant en Angleterre, il remporta deux courses à Goodwood et prit encore la première place dans le Saint-Léger de Doncaster devant Regalia, la gagnante des Oaks, et Archimedes.

Après avoir gagné le Derby de Newmarket, il échoua dans le Cambridgeshire où il avait à porter le poids, formidable pour un trois ans, de 62 kil. 1/2. Il partit pourtant premier favori et aurait dû, d'après son entraîneur, finir dans les trois premiers si son jockey n'avait pas perdu trop de terrain pendant le début du parcours.

L'année suivante, après avoir fait walk over dans deux courses à Newmarket, il remporta l'Ascot Cup dans un style étourdissant devant Regalia et Breadalbane et clôtura ses exploits en France par sa victoire dans le Grand Prix de l'Empereur, devenu maintenant le Prix Gladiateur.

En résumé, trois défaites, douze victoires, parmi lesquelles les Deux Mille Guinées, le Derby et le Saint-Léger, c'est-à-dire la triple couronne, que seuls neuf autres chevaux ont remporté jusqu'ici : West Australian, Lord Lyon, Ormonde, Common, Isinglass, Galtee More, Flying Fox, Diamond Jubilee et Rock Sand.

René Riondet.

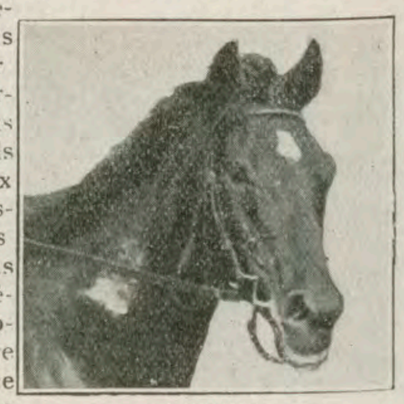
Dans notre prochain numéro, nous publierons la relation de voyage du lieutenant russe Dibovsky, qui s'est rendu en monoplan, de Sébastopol à Saint-Pétersbourg (2.500 kil.).

Le Prix Eugène Adam et l'Omnium

La saison parisienne est virtuellement terminée après ces deux épreuves.

Grace à la Société Sportive, qui a eu l'heureuse audace de renforcer son dernier programme et d'offrir 150.000 francs d'allocation fin juillet, cette fin de saison languissante s'est achevée par un coup d'éclat. Prix Eugène Adam et Omnium de deux ans ont obtenu tout le succès désirable.

Le Prix Eugène Adam, qui s'adresse à l'élite des trois ans, qui doit par conséquent réunir le plus souvent les mêmes éléments que le Prix du Président de la République, ne risque nullement, pourtant de faire double emploi avec lui. Il le complète au contraire fort heureusement. Remettre une fois de plus en présence les concurrents des grandes courses classiques, mais dans des conditions de poids nouvelles, donner aux gagnants, pénalisés d'assez grosses surcharges affirmer de façon plus catégorique que précédemment leur supériorité, faire apparaître s'il y a lieu la différence de classe, offrir d'autre part à des animaux qu'une infériorité quelquefois légère, a constamment reléguée au second plan, l'occasion d'une compensation équitable, tel est le double but de cette seconde épreuve, et il a été, ajoutons-le, fort bien rempli cette année, en partie du moins. Ce qui a fait défaut, ce sont les grands lauréats de l'année. Aucun n'a osé affronter la lutte avec la grosse surcharge, et on devait d'ailleurs s'y attendre, car quel est cette année le trois ans capable de porter avec chance de succès quatorze livres et même dix livres supplémentaires ? on ne l'aperçoit guère.



GLOSTER

Toutes les grandes courses ont donné des résultats différents ; les chevaux gagnent, pour ainsi dire, chacun à leur tour, et c'était dimanche celui d'Amoureux III. Second dans le Prix Daru, dans le Prix Lupin, dans le Prix du Jockey-Club, quatrième dans le Grand Prix, il était qualifié mieux qu'aucun autre pour gagner une épreuve importante, et d'autant mieux indiqué dans le Prix Eugène Adam qu'il n'y rencontrait guère que des concurrents qu'il avait laissés déjà derrière lui dans les courses précédentes. Aucune des grandes courses de l'année n'a donné un résultat aussi normal.

L'impression, en voyant Amoureux III gagner avec une pareille aisance, et dans une année aussi brillante, a été telle, qu'on a parlé d'amélioration, de progrès. En réalité, le poulain de M. Aug. Belmont avait à chaque rencontre battu les mêmes adversaires avec la même facilité.

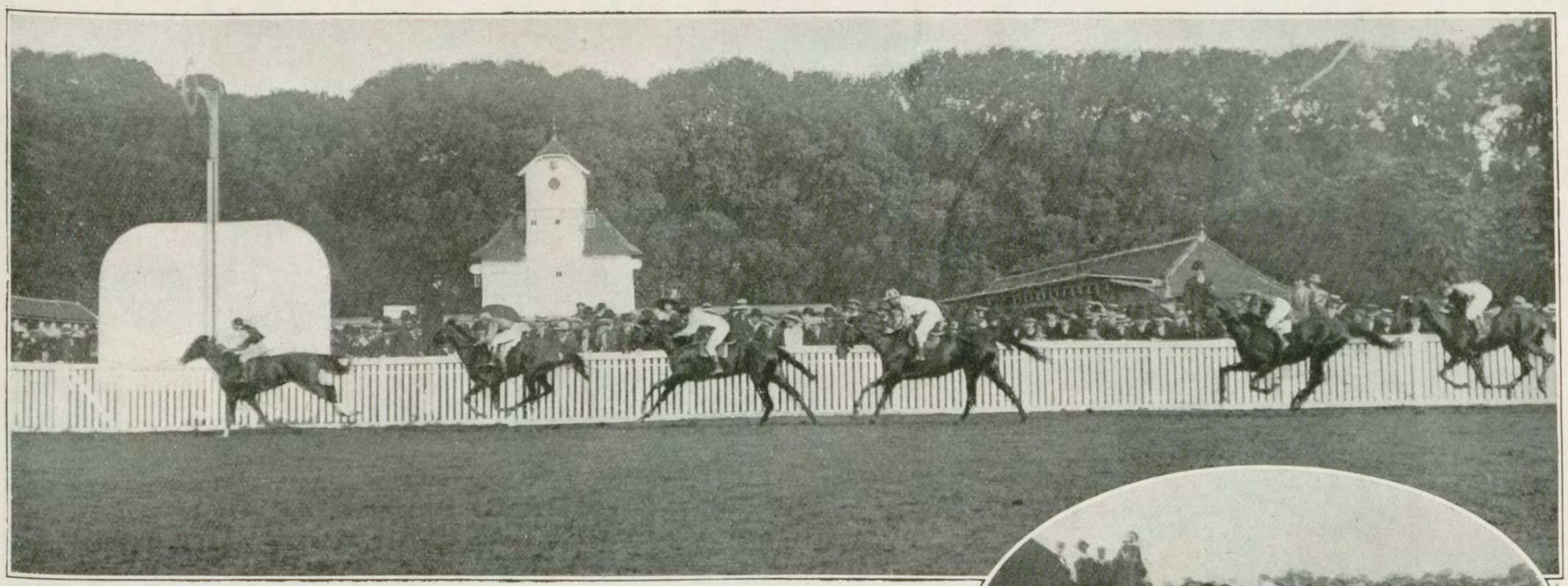
Ses divers concurrents, sauf peut-être Zénith II, ont paru montrer une forme normale. Martial III et Foxling ont fini devant Shannon comme dans le Prix du Président, et il y aurait eu sans doute, entre Martial III et Foxling, qu'une tête seulement sépare dimanche, le même écart que la fois précédente si Martial III, victime d'un incident au début du parcours, ne s'était démesurément attardé. Si un des vaincus a droit à une sérieuse excuse, c'est lui très certainement. Il eut dû tout au moins finir devant Lilium. Mais ce dernier pourtant mérite entre tous de retenir l'attention. C'est la révélation de la course. La course qu'il a fournie sur une distance trop courte pour lui, atteste des progrès remarquables.

L'Omnium de deux ans n'a pas donné complètement tout ce qu'on en attendait. L'abstention de Marka l'a privé d'un de ses meilleurs éléments de succès, et la défaite des sujets qui s'étaient montrés jusqu'ici les plus brillants, a jeté d'autre part un certain trouble. On se fut enthousiasmé sans doute pour Freeman ou pour Baldaquin, ou pour quelqu'un des nouveaux venus s'il avait gagné comme l'a fait Gloster. Mais on a peine à considérer comme un sujet de toute première place un poulain qui, huit jours auparavant, avait eu quelque peine à battre Baladeur II et un lot médiocre. Que d'une course à l'autre, il ait réalisé quelque progrès, que la distance peu longue lui ait permis de se montrer sous un meilleur jour, c'est fort probable Néanmoins, on a l'impression qu'il a battu un lot, non pas mauvais, mais composé d'animaux, les uns plus brillants que tenaces, les autres encore très verts et imparfaitement au point.

Dans cette dernière catégorie, il faut ranger le débutant Fidelio qui, sans que son jockey lui demandât un effort excessif, a fini très remarquablement.

Stuart.

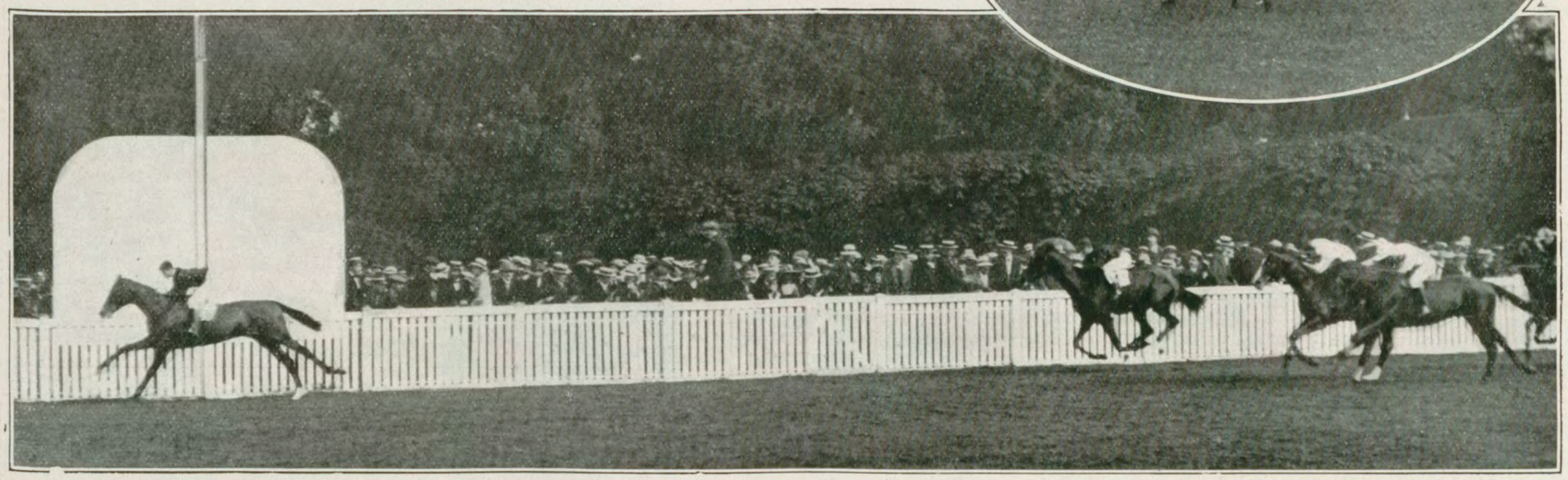
LES COURSES DE LA SEMAINE



Flor Fina Cloé Bénédictin de Soulac Padoue II

PRIX DE JARDY (handicap, 3,200 mètres, 10.000 francs). — Maisons-Laffitte, — L'arrivée

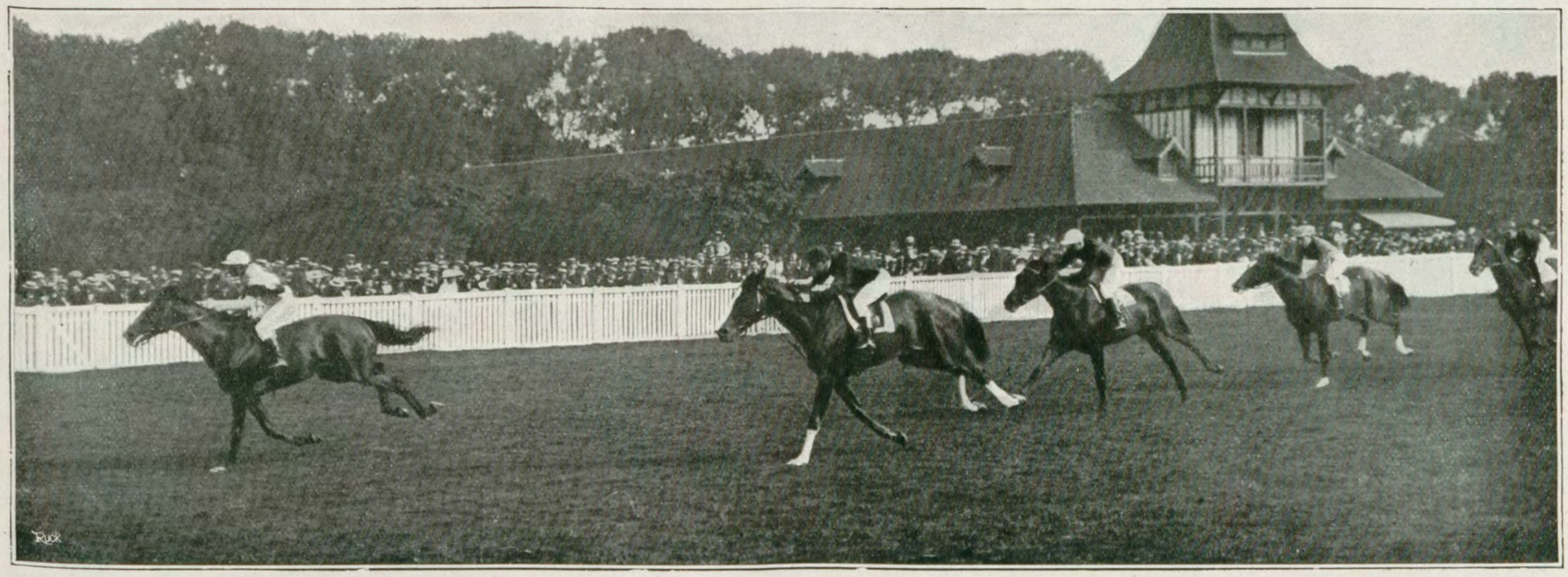
Malause, Cloé, Rasoir, Flor Fina, Robuisson sont partis en tête ; dans les tournants, Cloé était au commandement ; finalement, Flor Fina l'emportait d'une longueur 1/2 sur Cloé. En médaillon : l'arrivée du Prix Blink Bonny, gagné par Tessin.



Amoureux III Lilium Foxling Martial III

PRIX EUGÈNE ADAM (2.000 mètres, 80.000 francs). — Maisons-Laffitte, 28 Juillet. — L'arrivée.

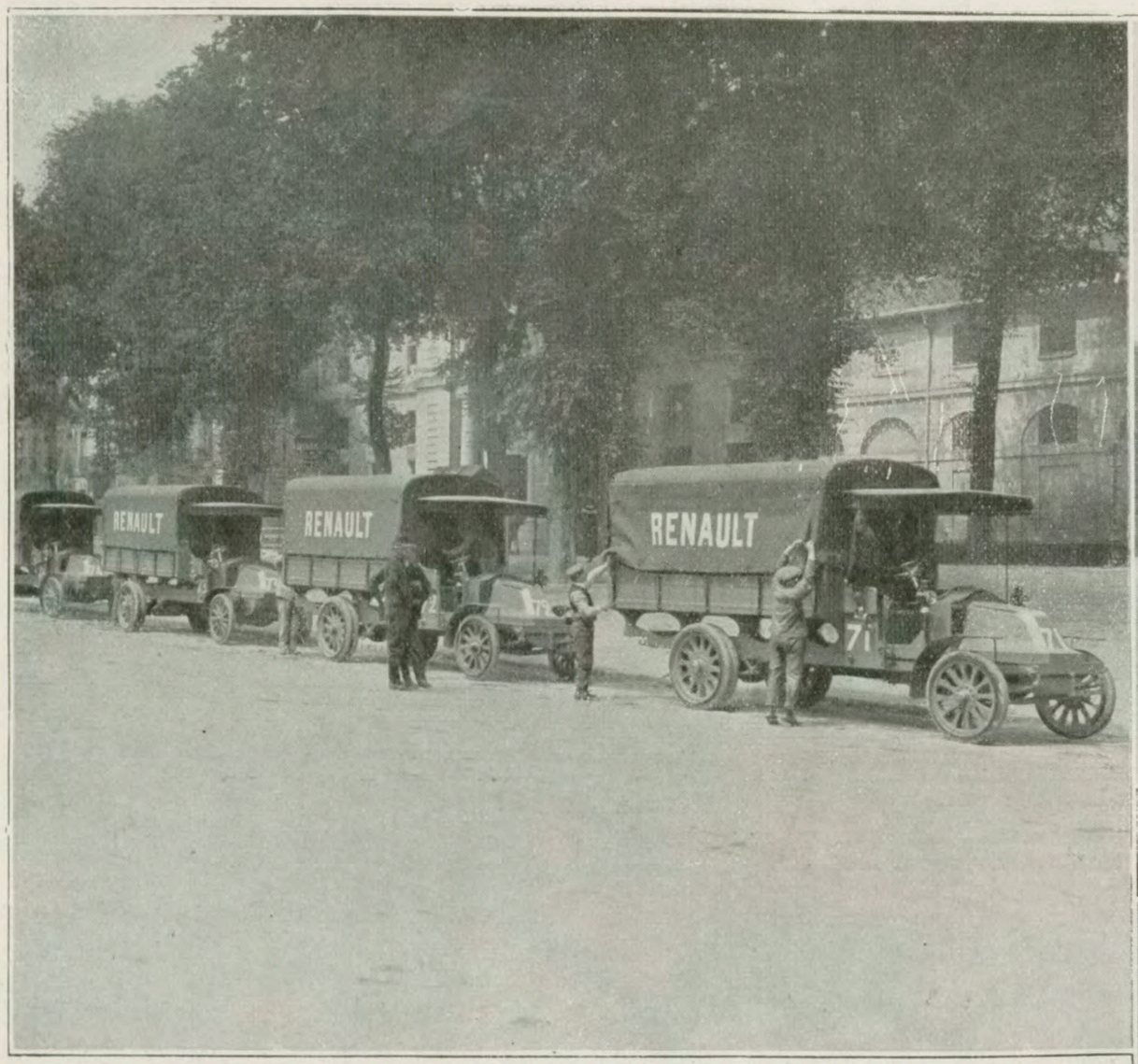
Lilium est parti devant Lynx Eyed, Amoureux III, Zénith II, Shannon. Dans la ligne droite, Foxling et Martial III survenaient, mais ils ne pouvaient empêcher Amoureux III de gagner facilement par 3 longueurs.

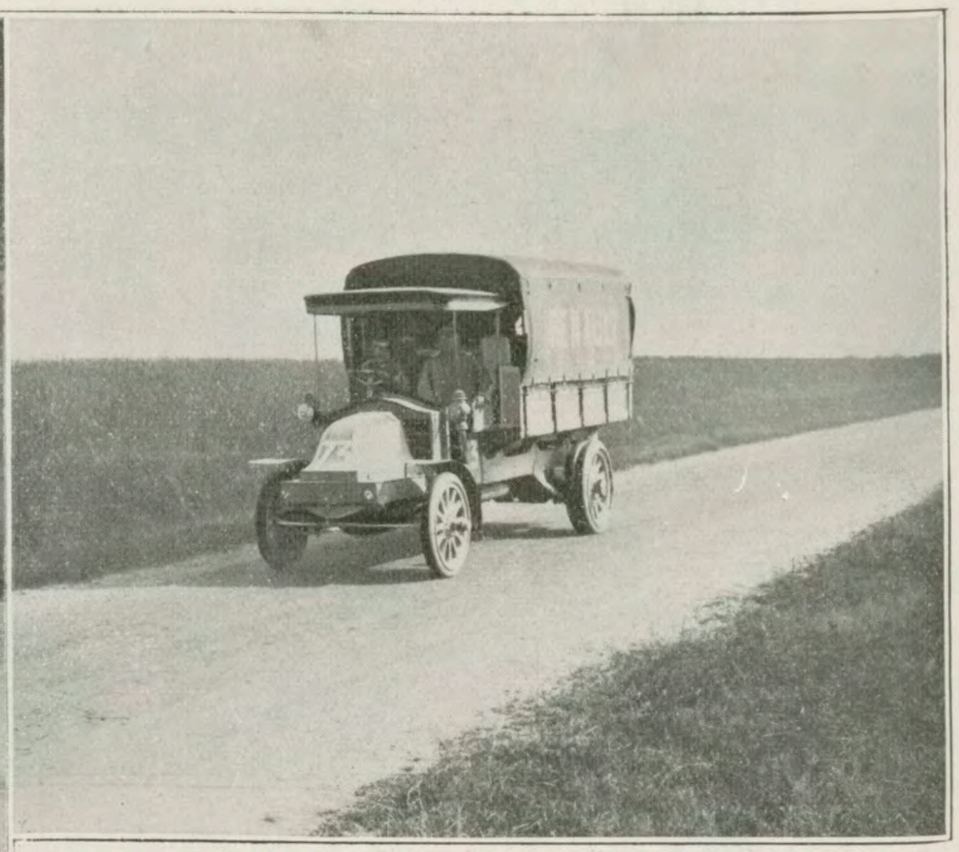


L'OMNIUM DE DEUX ANS (1.100 mètres, 50.000 francs). — Maisons-Laffitte, 28 Juillet. — Le passage.

Gloster, Nestor III, L'Oiseau Lyre, Baldaquin ont pris la tête ; à l'intersection des pistes Fidelio et Koléah tentaient de rejoindre Gloster, mais le cheval de M. Vanderbilt gardait un avantage de 2 longueurs 1/2 sur Fidelio.

LE CONCOURS MILITAIRE DE POIDS LOURDS





SUR LA ROUTE

C'est aux environs de Versailles que se déroulèrent les différentes épreuves de ce très sévère concours d'endurance.

LES CAMIONS RENAULT A VERSAILLES

Le concours de véhicules industriels qui vient de se terminer et qui a duré le mois de Juillet, a été un triomphe pour les quatre véhicules Renault qui se présentèrent dans cette épreuve.

Le Concours Militaire 1912 vient d'être, pour les camions Renault, l'occasion d'une nouvelle consécration.

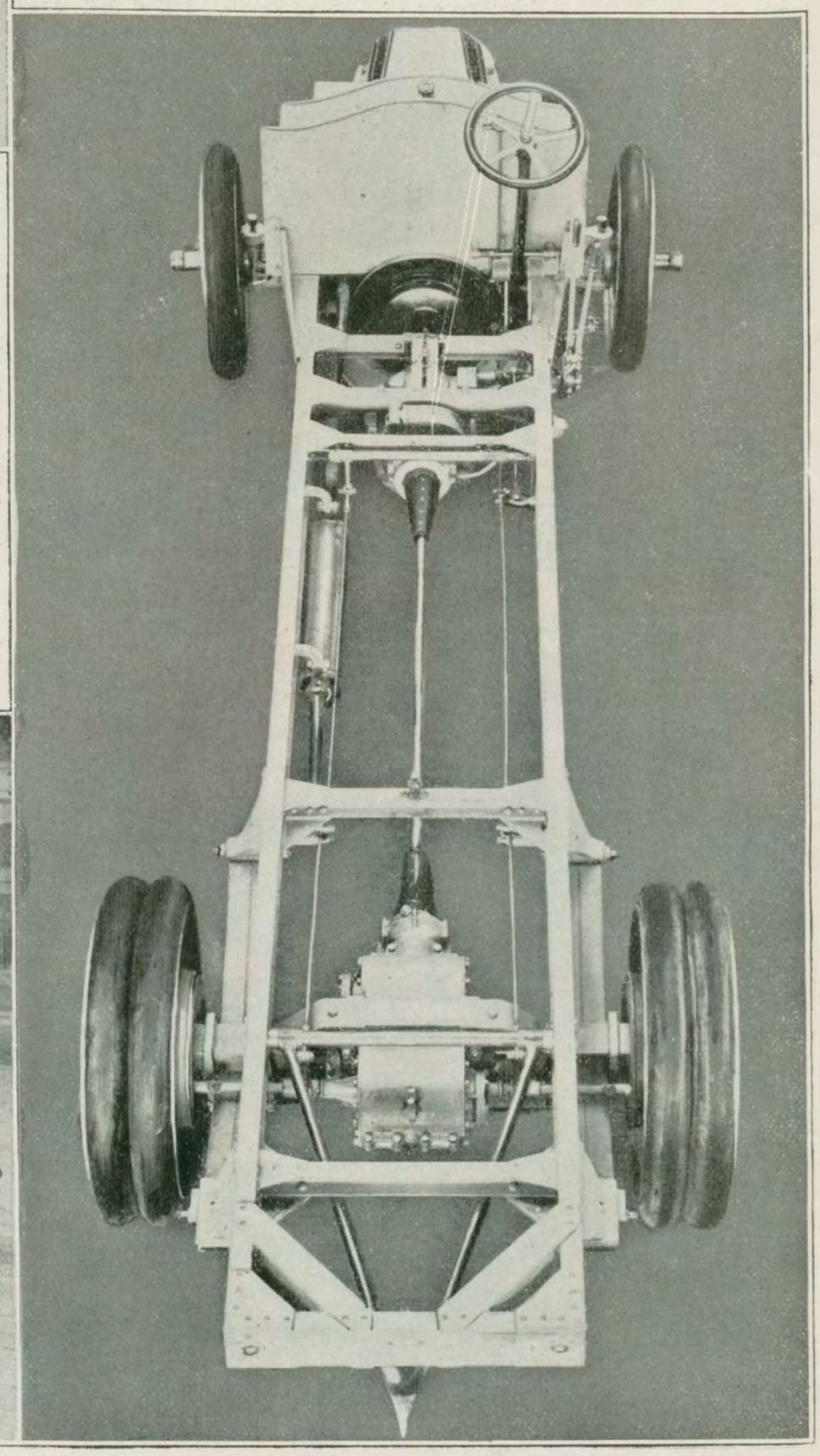
Les deux modèles qu'elles ont présentés ont permis d'affirmer la valeur des principes sur lesquels les usines de Billancourt ont basé leur fabrication et qui leur ont permis de réunir à une robustesse absolument parfaite la simplicité indispensable, la protection complète des organes et l'économie de fonctionnement et d'entretien.

Les différentes photographies que nous publions permettront à nos lecteurs de voir que, malgré leurs destinations industrielles, les camions Renault ont conservé une netteté de lignes qui n'est jamais à dédaigner, même pour des véhicules de ce genre, et qui n'est d'ailleurs que la résultante normale de la netteté de leur conception.

Le Ministre de la Guerre a suivi de très près le Concours militaire de poids lourds, il est même venu à Versailles pour se rendre compte des services exceptionnels que l'on avait à attendre des camions pour le ravitaillement des troupes.

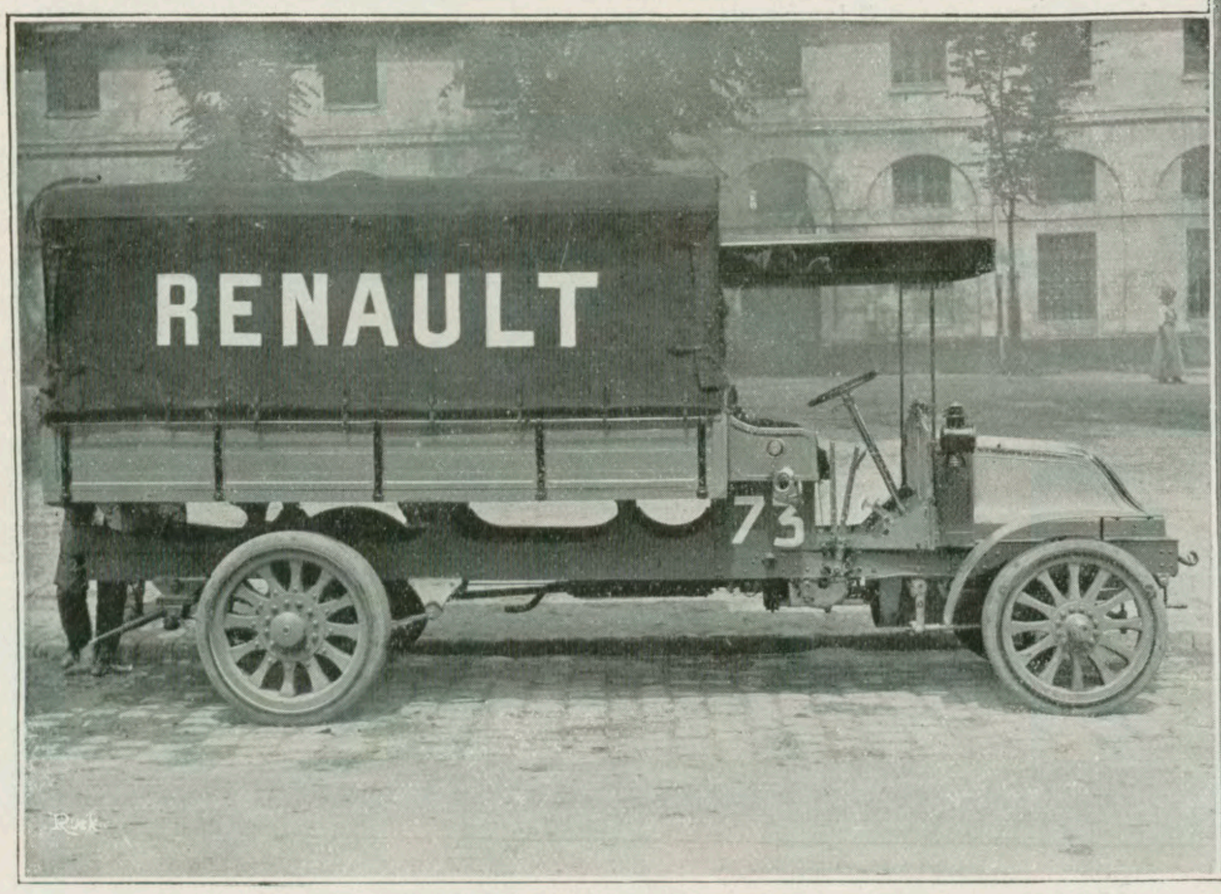
Il a beaucoup apprécié la marche régulière et silencieuse des quatre véhicules Renault.

M. F



LE CHASSIS DES CAMIONS RENAULT

Les usines de Billancourt ont présenté des engins d'une technique très étudiée. A remarquer le démultiplicateur.



UN CAMION DEVANT LE PARC FERMÉ

La maison Renault, pour ses débuts dans le gros camionnage, a réussi un coup de maître et a solutionné le problème d'une façon parfaite.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)

DESSINS DE ROBERT EDGREN

Mais cela se passa tout autrement. J'étais assis en train de causer avec Billy Delaney et Joe Egan. Corbett entra dans la salle et se précipita sur nous les mains tendues.

— Hello Jeff! s'écria-t-il, comme s'il ne s'attendait pas à me voir et qu'il eut été surpris de me rencontrer.

— Hello Jim, répondis-je en me levant. Puis nous nous assîmes à côté l'un de l'autre et commençâmes à discuter les conditions de la rencontre. Je laissai Corbett parler et fixer tous les détails, à l'exception d'un seul. J'avais idée que les lourds bandages dont se servait Fitzsimmons n'avaient pas peu contribué à me faire saigner, dans notre dernier combat. Je n'avais jamais usé de bandage pour mon compte, et je dis a Corbett que je demandais à ce que les bandages fussent interdits. Il me répondit qu'il ne pouvait pas combattre deux rounds sans bandages. Il avait les mains si abîmées qu'il serait dans l'impossibilité de frapper. Je lui laissai donc la faculté de mettre ses bandages, en stipulant seulement qu'ils seraient vérifiés par l'arbitre. Tout le reste fut facilement réglé.

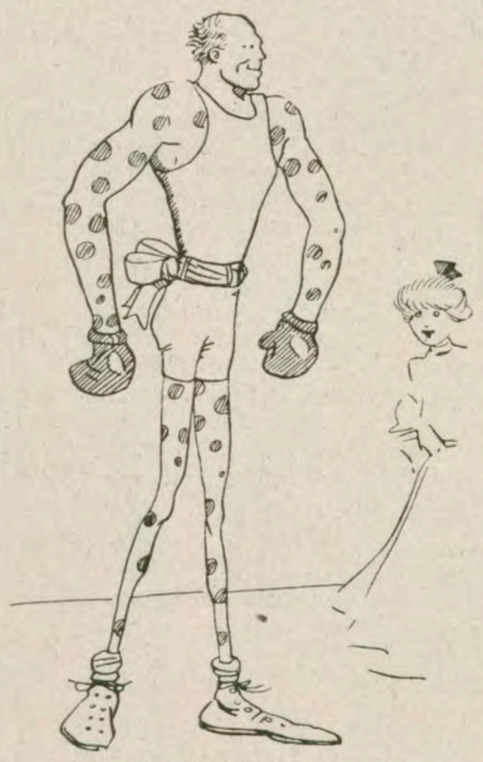
Nous décidâmes de combattre 20 rounds en Californie pour la meilleure bourse offerte par un club quelconque au-dessus de 25.000 dollars, dont 75 0/0 au gagnant et 25 0/0 au perdant. Quelque temps après, nous acceptâmes l'offre de Jim Coffroth pour le Yosemite Club de San Francisco, qui était alors le plus important club de boxe de toute la côte du Pacifique.

CHAPITRE XLIV

Mon entrainement a Harbin Springs

Quand le moment de s'entraîner arriva, Corbett partit pour Croll's Gardens, dans l'Alabama, une des plus jolies petites villes de la côte juste de l'autre côté de la baie de San Francisco. Pour moi, je retournai à Harbin Springs. J'aime beaucoup cet endroit comme camp d'entraînement. Il y a là, un excellent hôtel, tenu par mon vieil ami Jim Hayes et ses fils, avec des cottages tout autour. C'est à plusieurs milles de la ville la plus proche, au fond d'un canon et tout entouré de montagnes.

A Harbin, je jure qu'on ne pouvait pas faire cent



IL ARRIVA EN COMPLET ROSE...

mètres à plat et j'ai toujours aimé les pays accidentés pour le travail sur route. La chasse aussi, y est excellente.

J'avais Bob Fitzsimmons avec moi maintenant, comme sparring partner. Toute une bande d'amis à moi étaient venus s'installer à l'hôtel et assistaient chaque jour à mon travail. C'était une sorte de partie de campagne. Quand je m'entraînai à Harbin, pour le match avec Fitzsimmons, toutes les dames et les enfants de l'hôtel avaient coutume de descendre au gymnase pour nous voir à l'entraînement. Nous y étions habitués, et nous sourions toujours, même en frappant dur. Aussi, disaient-elles en s'en allant : « Quoi ! c'est ça la boxe, mais ce n'est pas méchant du tout, c'est un jeu pour les grands garçons ! »

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, du n° 696 au n° 716, et les numéros 721 et 722.

Cette fois-ci, c'était la même chose. Fitz avait l'habitude de frapper et, tout de suite, de se sauver en courant tant il avait de souffle, et tous les deux, nous rions et nous plaisantions, tout en combattant. Bob s'absenta quelques jours, pour se marier. Quand il revint, il ramena avec lui Mme Fitzsimmons.

J'aurais voulu que vous vissiez Bob après cela. Au lieu de mettre une vieille culotte et un sweater noir, quand nous travaillions ensemble, il arriva en complet rose comme un acrobate de cirque, avec une belle ceinture en ruban, des souliers de chamois blancs et des chaussettes bleues comme un bébé. Il avait les cheveux bien brossés, qui ne lui tombaient plus dans les yeux, il était aussi pimpant et aussi propre qu'une chromo. Mais il était inquiet de savoir comment il pourrait combattre.

Aussitôt que nous eûmes mis les gants, il se montra aussi bon et aussi dur frappeur que jamais. J'étais, moi aussi, en bonne condition, quoique je pesasse 275 livres quand j'arrivai à Harbin, c'est-à-dire que j'avais pas mal de poids à perdre.

J'eus un accident, au début de mon entraînement. qui faillit m'éloigner à tout jamais de la boxe. Un de nos garçons avait acheté un jeune ours dans les montagnes. On le gardait enchaîné derrière l'hôtel, près de la route. Cet ours grandit tellement vite, qu'en peu de temps, il devint énorme.

Fitz avait l'habitude de l'appeler son ours et chaque fois que nous cherchions Bob, dans le camp, nous étions sûrs de le rencontrer assis près de la bête et en train de le gaver de sucre. L'ours avait pris Fitz en affection et Bob s'en amusait fort. Il racontait à tout le monde les exploits de son ours. Nous avions aussi un jeune bull qui était très jaloux de l'ours. Un jour, j'entendis un grand fracas, je courus dans le coin et j'arrivai juste à temps pour empêcher le chien d'être dévoré. Après lui avoir arraché la pauvre bête, je commençai à boxer avec l'ours en manière de jeu.

Il se tenait debout sur ses pattes de derrière et je le frappai sur les oreilles. Il était en humeur de combattre, ou peut-être l'avais-je frappé un peu trop fort, car il m'empoigna au poignet qu'il me mordit cruellement. Je le frappai pour le faire lâcher et, rapide comme l'éclair, il me saisit au mollet. Je m'en débarrassai, mais il m'avait fait des trous dans la jambe où j'aurais pu placer le doigt.

J'avais la jambe très mal en point. Fitz entreprit de me la recoudre. Il prit une grande aiguille et du fil et se mit à l'ouvrage. Il était si drôle dans ce rôle que je me renversai dans ma chaise en éclatant de rire, malgré ma douleur. Ma peau était si épaisse et si dure que Bob ne pouvait parvenir à y enfoncer son aiguille. A la fin, il prit une lame de canif pointue, il fit des trous dans la peau pour son aiguille et recousit les blessures très serrées. C'était une erreur. Il aurait fallu les laisser ouvertes pour qu'elles puissent sécher. Au bout d'un jour ou deux, ma jambe enfla et devint noire jusqu'au genou. Je pris un couteau et je rouvris tout cela pour laisser l'air pénétrer. Mais j'avais une jambe bien laide. Billy Delaney était navré ; il craignait que je n'eusse un empoisonnement du sang. Il envoya chercher un médecin. Je n'ai jamais eu grande confiance dans le médecin, mais, après force discussion, je le laissai nettoyer mes blessures et me faire un pansement à la jambe.

Le lendemain, elle était si raide et si endolorie que j'arrachai à nouveau tous ces bandages et laissai les blessures à l'air pour qu'elles sèchent naturellement. J'étais si fatigué de rester tranquille que j'essayai de faire un tour dans la montagne, mais c'était un vrai travail avec un pied boiteux. Finalement, je me décidai à faire revenir le médecin pour me panser la jambe et je restai étendu dans un hamac.

Je pensais qu'il me faudrait remettre de quelques semaines la date du combat. J'avais la jambe toute noire et en mauvais état. Je le dis à Delaney et celui-ci téléphona à Coffroth à San Francisco. Coffroth arriva par le premier train à Calistoga et prit une voiture pour Harbin.

— Jeff, me dit-il tout de suite, vous ne pouvez pas remettre le combat. Le public serait tout déconcerté. Cela vous coûtera 20.000 dollars si vous ne pouvez pas vous battre au jour fixé.

— Cela m'est égal, répondis-je, je ne monterai jamais sur le ring sans être en forme.

Nous discutâmes longtemps, et enfin Coffroth me dit :

— Jim, il y a beaucoup de vos amis qui sont partis pour la côte de tous les points des Etats-Unis. La plupart sont dans les affaires et il ne leur sera pas possible de faire un second voyage pour voir le combat. Ils ne peuvent pas non plus rester quinze jours à attendre. Vous ne pouvez pas leur jouer ce tour-là.

Je n'avais pas pensé plus tôt à cet argument.

— Eh bien! je me battrai, répondis-je.

Un jour ou deux après, le médecin m'examina la jambe et enleva le pansement un moment.

Il déclara qu'il n'y avait aucun danger d'empoisonnement de sang et ce fut une heureuse nouvelle dans tout le camp. Les bandages furent replacés

L'OURS ME SAISIT AU MOLLET...

pour couvrir les blessures ouvertes et je descendis en hâte au gymnase.

Depuis près d'une semaine, les garçons paressaient. Je les appelai et alors commença la plus dure journée d'entraînement que j'aie jamais eue.

— Vous vous la coulez douce depuis quelque temps, leur dis-je. Maintenant, je vais vous faire gagner votre argent!

Je pris Joe Kennedy et nous fîmes un vrai combat. Il me frappait à la mâchoire aussi dur qu'il pouvait et cela faisait du bien après une semaine de paresse. Pour moi, je le tapais dans le côté jusqu'à ce qu'il eut une grande place au-dessous du cœur. Fitz, qui se contentait de regarder, ce matin-là, vint à moi en souriant et me dit :

— Jim, vous êtes grand et fort comme une maison !

Nous prîmes ensuite un bain sulfureux chaud aux sources suivi d'un bon massage.

L'après-midi je boxai dur encore avec Joe, avec mon frère Jacques et avec Fitz dans son complet rose et ses chaussettes bleues. Je jouai au ballon, je fis du punching ball, je sautai à la corde un millier de fois et je terminai par un peu de course à pied. Ensuite, nous partîmes tirer à la cible à 300 mètres de là, dans les gorges. Je pris un revolver et je plaçai beaucoup de balles dans le carton. Je terminai en marquant les dix points d'un dix de carreau dans la cible à 50 pieds. Et après cela, je me sentis moi-même. Je me souviens que je mangeai ce soir-là à dîner un poulet entier, suivi de deux bonnes tranches de roastbeef.

Les jours suivants, je fis un travail très dur, mais peu de boxe. Je savais assez de boxe, et tout ce que je voulais, c'était monter sur le ring avec Corbett en bonne condition pour le combat. De temps en temps nous nous amusions. Fitz était un plaisant. Il y avait avec nous, à Harbin, un grand policeman d'East Oakland qui prenait ses vacances. Il aimait beaucoup à rire aussi. Un matin, il se leva avant le soleil et vint chanter des chansons sous les fenêtres de mon cottage jusqu'à ce que nous soyons tous sortis du lit. Nous descendîmes dans le jardin pour courir après lui, mais il s'était sauvé. Après déjeuner, je l'aperçus debout devant la façade de l'hôtel. Il y avait là une grande fontaine et un bassin. Je sortis et je me dirigeai vers le bassin en pliant les genoux, tout en lançant un coup d'œil à Fitz.

— Je ne vois pas les poissons rouges cette année, dis-je.

— Il n'y a jamais eu de poissons rouges ici, dit le sergot.

— Oh si, répondis-je, on en a mis un tas l'an dernier, et on les voit généralement nager en rond tout autour.

Je me penchai, feignant de regarder avec soin.

— En voilà un ! criai-je.

Le grand policeman revint à genoux au bord du bassin et tendit le cou pour mieux voir. Or, à ce moment, Fitz se glissa derrière lui sans bruit et lui donna une secousse. Il piqua une belle tête et avant qu'il ne put ressortir, nous étions partis. Il se figura toujours que c'était moi qui l'avais poussé et je faillis éclater, quand Fitz arriva avec une mine sérieuse, en compatissant à son sort et en convenant que la plaisanterie de Jeff était vraiment un peu dure.

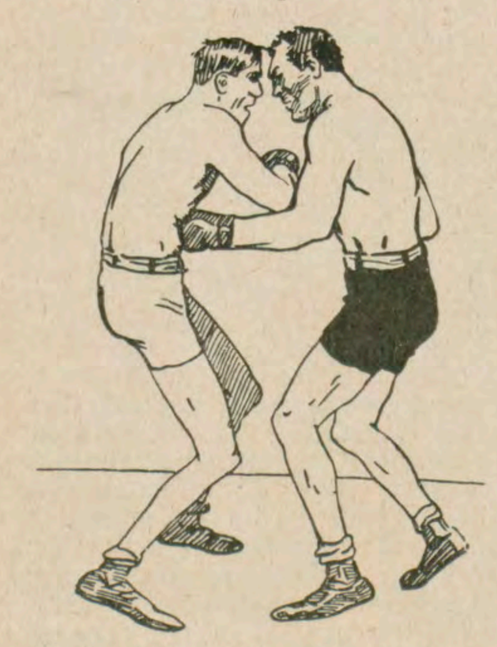
Un jour j'emmenai Bob chasser avec Hayes. Nous partîmes à pied d'Harbin, suivis de mulets qui portaient des provisions et des couvertures. Hayes tua un daim et moi deux. Je revins au camp avec un bouc sur les épaules; mais Fitz n'arriva en boitant que trois ou quatre heures après moi. Il ne voulait pas l'avouer, mais dans la montagne, je faisais des marches qui le laissaient complètement mort.

CHAPITRE XLV

MA SECONDE RENCONTRE AVEC JIM CORBETT

Nous eûmes encore une histoire amusante à d'Harbin Spring's, juste au moment où j'achevais mon entraînement. Eddie Graney, qui devait arbitrer la rencontre, vint me trouver pour parler des conditions du combat et s'assurer que tout était bien arrêté, avant que nous n'entrions dans le ring. Eddie devait rester avec nous jusqu'au dimanche, mais un télégramme le rappela à San Francisco. La diligence était partie, et Jim Hayes dut mettre une voiture à sa disposition. Jim Coffroth, qui était également à Harbin, s'offrit de l'accompagner jusqu'à Calistona.

Cela me donna l'idée de leur jouer une farce qui laisserait derrière elle tout ce que nous avions fait jusqu'ici. J'avais dans ma malle quelques-uns des costumes que je portais quand je jouais une fameuse pièce, *l'Homme de l'Ouest*. Je les sortis en hâte et j'appelai notre ami Andy Gorman, le policeman. En quelques minutes, nous fûmes habillés à la dernière mode des bandits de la frontière. Nous sautâmes à cheval et nous voilà partis au galop sur la route. A deux milles de là, il y avait un endroit très couvert par les grands arbres et où il faisait presque nuit en plein jour. C'est là où nous nous arrêtâmes. Nous y étions à peine depuis quelques minutes, quand nous entendîmes la voiture de Graney qui arrivait à bonne allure. Comme elle nous atteignait, nous sortîmes de dessous les arbres en criant : « Haut les mains! » et en brandissant nos fusils. Graney avait justement sur lui 5.000 dollars, montant de mon forfait et de celui de Corbett. Sans perdre une seconde, il bondit hors de la voiture comme un homme qui fait un plongeon, et s'enfuit sous le bois. En même temps, les chevaux firent un écart et s'élancèrent au galop sur la route. Nous partîmes, Andy et moi, d'un éclat de rire. Graney, stupéfait, se retourna, nous reconnut et s'écria : « Arrêtez les chevaux, Jim ne sait pas conduire! » Je me mis à galoper derrière la voiture. Mais cela manqua bien de ne plus être drôle, car les rênes étaient tombées sous les pieds des chevaux, et c'est un bonheur qu'ils s'arrêtèrent à deux



JE LE TOUCHAI DU DROIT AU CORPS.

ou trois milles de là, car je n'aurais peut-être pas pu les rejoindre et les arrêter.

Je descendis d'Harbin pour la rencontre avec Corbett dans une excellente condition. Quoique je pesasse un peu plus que dans mes autres combats, j'étais tout à fait solide et vite.

Je passai une journée avant le combat à Oakland, comme d'habitude, et je rendis visite au Reliance Club. Je n'étais pas le moins du monde inquiet de ma rencontre du soir. Je savais que Tommy Ryan était au camp de Corbett, mais il ne pouvait rien lui apprendre que celui-ci ne sût aussi bien que lui. On me dit que Corbett était plus lourd et plus fort que jamais et qu'il frappait dur. Mais j'ai toujours aimé les frappeurs.

Le soir venu, je me rendis au Mechanic's Pavillon avec Delaney, Jack, Bob Fitzsimmons et Joe Kennedy. J'entrai sur le ring le premier et quand Corbett me suivit, un moment après, il fut accueilli par les acclamations de la foule. Le Pavillon était bondé jusqu'au toit, ce soir-là.

Ryan était le chef entraîneur de Corbett. Je traversai le ring et vins examiner les bandages que l'on mettait aux mains de Corbett. Puis nous nous tînmes l'un près de l'autre, pendant que les photographes faisaient partir leur magnésium. Puis le combat commença.

Cette fois je ne pris plus ma garde favorite de « crouch ». Mon plan était de battre Corbett par son propre jeu et d'opposer la vitesse à la vitesse, et on ne peut pas faire de vitesse dans le crouch. Je me tins donc droit et marchai sur Corbett, aussi vite que je pouvais. Nous fîmes quelques feintes et tout d'un coup je lui portai un coup du gauche aux côtes. Je m'aperçus que mon changement de style l'interloquait et qu'il était surpris de ma vitesse. Il croyait bien pouvoir sauter autour de moi, comme il l'avait fait lors de notre première rencontre. Il porta un coup qui passa ; je le poussai dans les cordes et lui portai un coup du droit au-dessus du cœur, avant qu'il ait eu le temps de clincher. Corbett semblait tout surpris.

Au round suivant, Jim me porta quelques bons coups au menton. Je le harcelais et je le touchais du gauche au corps tellement fort qu'il tomba sur moi et vint en clinch. Sa figure était toute blanche, et un instant, il sembla comme évanoui. Je sentis que je l'avais à ma merci. J'aurais pu l'achever tout de suite et terminer le combat, mais il me sembla que ce serait mal de désappointer le public et je lui donnai sa chance de revenir à lui.

Je dois dire, et je l'ai déjà répété, que Corbett est un combattant. Il ne chercha pas à m'éviter, mais il se remit à combattre. Il me dit plus tard que ce coup au corps lui avait fait perdre sa vitesse de jambes. Quoi qu'il en soit, je n'avais aucune peine à esquiver ses coups. De temps en temps il me menaçait, mais je le poussais dans les cordes et quand il essayait de sauter de côté, comme il faisait à Coney Island, il me trouvait toujours en face de lui. La seule chose qu'il pouvait faire, était de venir en clinch ; mais, le plus souvent, il recevait toujours un coup avant d'avoir pu me saisir.

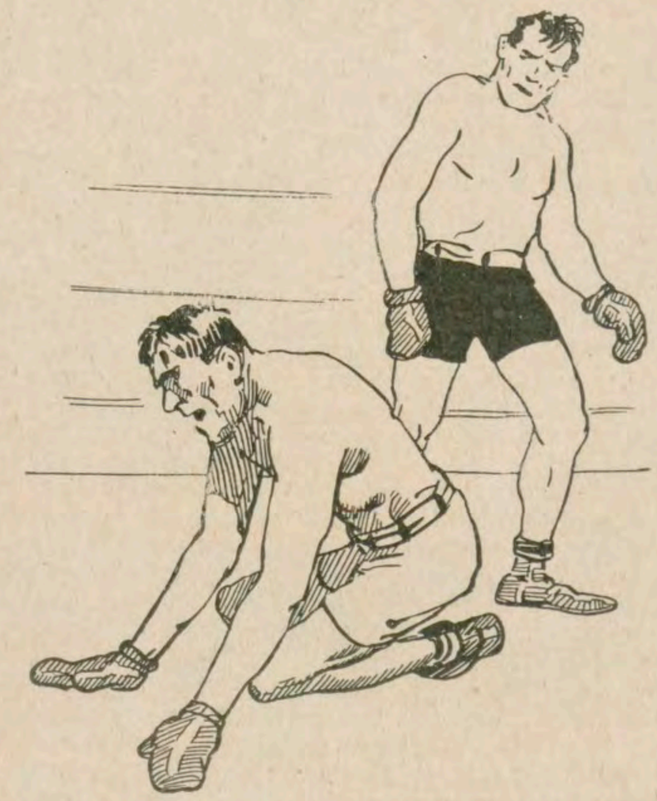
Au quatrième round, je touchais Corbett à la mâchoire et je fis éclater mon gant. Le coup était bien porté et il aurait pu le finir. Un peu plus tard, je le touchai encore du gauche au corps. Il reçut le coup en riant et se sauva dans son coin, quand le gong sonna. Au round suivant, après que Corbett eût porté deux ou trois bons coups du gauche et du droit, je le touchai du droit à l'estomac. Il fut presque assommé. Je lui portai deux ou trois swings à la tête et quand il bloquait en haut, je le frappais aux côtes. Il eut de la peine à terminer ce round. Au suivant, il tomba sur les genoux, après un coup au corps et y resta jusqu'à neuf. Au septième round, Jim paraissait désespéré.

—Vous ne me mettrez pas knock-out, me cria-t-il.

Et en même temps, il m'envoya plusieurs poussées.

Je croyais bien que Corbett était tout à fait fini. Mais, à ma grande surprise, il eut un retour superbe. Comme je m'avançais sur lui, il s'arrêta et me porta un hook du droit au solar plexus. Un second hook m'atteignit au menton et me fit tourner sur les talons. Comme je reculais, je pus voir briller une lueur d'espoir dans les yeux de Jim, comme s'il croyait que j'allais tomber. Je me contentai de baisser la tête et de plonger. Quand je lui lançai un second coup d'œil, je le vis pâle et grimaçant. Il avait essayé ses meilleurs coups, ils avaient très bien porté et ils ne m'avaient rien fait. Il vit bien qu'il n'avait plus aucune chance. A partir de ce moment, Corbett combattit sans espoir jusqu'à ce qu'il fut knock-out. Il me dit quelques mois plus tard, qu'il avait perdu dès lors toute idée de vaincre, et que sa seule espérance était que quand le knock-out arriverait, ce serait un assez beau coup pour que personne ne puisse dire qu'il était fini.

Toute son habileté et son savoir, il s'en servit, et il porta de beaux coups qui auraient dû avoir un meilleur résultat. Mais j'étais terriblement résistant, et il se fatiguait vite. Au neuvième round, il eut encore un beau retour. Il me porta plusieurs uppercuts et de beaux coups dans les côtes, suivis du gauche à la tête. Il allait très bien et la foule hurlait en faveur du vieux garçon de Frisco. Juste à la fin du round, je le touchai très dur du gauche au corps. Quand il revint à son coin, cette fois, ses jambes semblaient lourdes et ses pieds traînaient. Je me rendis compte que, cette fois, je l'avais. Quand je fus dans mon coin, Fitzimmons m'entreprit pour que je termine le



CORBETT SE LAISSA TOMBER LOURDEMENT A TERRE

combat. Bob était très vexé, parce que Corbett avait tenu neuf rounds et que je l'avais eu lui, Bob, au huitième.

Quand le gong retentit, je me retournai vers Billy Delaney, et je clignai de l'œil en souriant.

— Ça y est ! lui fis-je.

Je marchai droit sur Corbett. Il se dit que la fin s'approchait, mais il était habile. Quand je m'élançais sur lui, il clinchait, il clinchait encore, et je ne pus lui porter un seul bon coup.

Au round suivant, je touchai fortement Jim du gauche au corps, et il vint au plancher pour neuf secondes. Il se releva; je restai en arrière et lui laissai bien le temps de se remettre. Je recommençai mon coup du gauche au solar plexus. Il chancela et tomba sur la face, mais se remit sur les genoux. C'était la façon dont il était tombé à Carson devant Fitzsimmons. Je croyais que c'était fini. Mais il se releva, croisa les bras pour bloquer e coup suivant et essaya de venir en clinch. Je le touchai doucement du gauche et mesurai exactement mon coup du droit pour le toucher à la base des côtes. Sa bouche s'ouvrit. Il tomba lourdement assis et roula en arrière. Cette fois, il ne put se relever.

Ryan jeta l'éponge, mais il n'y en avait plus besoin. Jim était « counted-out ». On apporta une chaise au milieu du ring et on l'y assit. Il fallut quelques minutes avant que l'effet du dernier coup fut effacé et qu'il put se lever. Je m'avançai vers lui et lui serrai les mains. Depuis ce jour, Corbett et moi, n'avons cessé d'être les meilleurs amis. Il reconnut qu'il n'avait aucune chance de me battre et se retira du ring.

(A suivre). JIM JEFFRIES,

Le concours de Jeffries

QUELLE EST CETTE FAUTE ?

Le temps nous manque pour rectifier une grossière erreur de composition qui s'est glissée dans la rédaction d'une des légendes de nos gravures. Nous comptons sur nos lecteurs pour la rétablir.

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie DOIVENT CONSIDÉRER

EXCELSIOR

COMME LEUR JOURNAL QUOTIDIEN

Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de *La Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. MOTTI, dir., 13, impasse Ronsin, Paris.